CAJA 13

DESDE

CP 1

HASTA

CONTENIDO

INFORME

FINAL

FAS

Compañía

Aérea

MLV

VOLUMEN

cp 1 / 13

PEGASOLA ®

INDUSTRIA ARGENTINA

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	1
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	13
H		
I	ALFABETICO	
J	[illegible]	

OBSERV. [illegible]

ANALISIS DE LA ACTIVIDAD AEREA

ANEXO "ALFA"

(13A)

	DIA	SALIDAS PREVISTAS	SALIDAS NO CUMPLIDAS						OM		AVS DERRIB. DESAP.
			NO DEP			REGRESAN			NO LLEGAN	LLEGAN	
			TEC	MET	OT/CAUSAS	MET	TEC	ORDEN C FAS	OTRAS CAUSAS		
MAYO	01	56	4			1	2	8	10	35	4
	02	19		19							-
	03	24	3					19		2	-
	04	4								4	-
	05	4		4							-
	08	2								2	-
	09	18	1			13		2	2		2
	12	14	3		3					8	4
	21	63	8				1			54	7
	22	14	1				3			10	-
	23	46			4	12	11		4	15	2
	24	22					1		9	12	4
	25	22	1				2	4		15	3
	26	7				3				4	-
	27	22	1				1	12		8	1
	28	19					1		13	5	-
	29	16						2	5	9	1
	30	4								4	2
	31	8						1	2	5	-
JUNIO	01	3						1		2	-
	04	10	1							9	-
	05	12							4	8	-
	07	9			2			4		3	-
	08	37					6			31	3
	09	10					2			8	-
	10	8			2			2		4	-
	12	17			4		7	2	2	2	-
	13	30	3		4			2	8	13	1

		SDAS PREV.	SDAS CUMPL.	AVS QUE LLEGAN AL OM	AVS DERRIBADOS PROPIOS	
MAYO	01	56	48	35	4	
	02	19	NO x MET	-	-	
	03	24	21	2	-	
	04	4	4	4	-	
	05	4	NO x MET	-	-	
	08	2	2	2	-	
	09	18	17	NO x MET	2	
	12	14	8	8	4	
	21	63	55	54	7	
	22	14	13	10	-	
	23	46	29	15	2	
	24	22	21	12	4	
	25	22	21	15	3	
	26	7	7	4	-	
	27	22	21	8	1	
	28	19	19	5	-	
	29	16	16	9	1	
	30	4	4	4	2	
	31	8	8	5	-	
JUNIO	01	3	3	2	-	
	04	10	9	9	-	
	05	12	12	8	-	
	07	9	7	3	-	
	08	37	37	31	3	
	09	10	10	8	-	
	10	8	6	4	-	
	12	17	13	2	-	
	13	30	23	13	1	
		505	445	272	34	

DE LAS 505 SALIDAS PREVISTAS SE CUMPLIMENTO EL 88,11%= 445 salidas

DE LAS 445 SALIDAS CUMPLIMENTADAS LLEGARON AL OM EL 61,12%= 272 salidas

DE LAS 272 SALIDAS QUE LLEGAN AL OM FUERON DERRIBADO EL 12,5% DE AVIONES= 34 aviones

MAT	DIA	MAYO 01	02	03	04	05	08	09	12	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	JUNIO 01	04	05	07	08	09	10	12	13
A4B	SDAS PREV.	12		8					8	20	4	16	6	10		12	6	2					3	7	14	3		8	8
	SDAS CUMPL.	10	T	8		T			8	18	4	10	5	9		11	6	2					3	7	14	3		5	8
	AVS QUE LLEGAN AL OM	7		ORD C FAS					8	18	2	8	5	6		4	-	2					3	3	9	3		3 2 y C FAS	7
	AVS DERRIBADOS	-	W	-		E			4	-	-	1	-	1		1	-	-					-	-	3	-		-	-
A4C	SDAS PREV.	16		8				10		14	6	12	6	4		6	6		4						4	4			
	SDAS CUMPL.	10	E	7		M		9		9	5	6	6	4		6	6		4						4	4			
	AVS QUE LLEGAN AL OM	6		ORD C FAS				-		9	4	-	3	4		-	5		4						4	2			
	AVS DERRIBADOS	-		-				2		2	-	-	1	2		-	-		2						-	-			
M-5 SJU/GAL	SDAS PREV	5	R				2	8		12		6	6		2			7				4	3		6				6
	SDAS CUMPL.	5	O			R	2	8		12		3	6		2			7				4	3		6				5
	AVS QUE LLEGAN AL OM	5	R			O	2	-		11		3	-		2			-				4	3		6				-
	AVS DERRIBADOS	-				P	-	-		3		-	3		-			-				-	-		-				-
M-5 GRA	SDAS PREV	7	O	4	4				6	11		12	4	7			4	2					2		6	3			6
	SDAS CUMPL.	7	N	4	4	O			-	10		10	4	7			4	2					2		6	3			4
	AVS QUE LLEGAN AL OM	7		ORD C FAS	4	N			-	10		4	4	4			-	2					2		5	3			-
	AVS DERRIBADOS	1		-	-				-	2		1	-	-			-	1					-		-	-			-

MAT	DIA	MAYO																		JUNIO								
		01	02	03	04	05	08	09	12	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	01	04	05	07	08	09	10	12	13
M.III GAL	SDAS PREV	10	T			T		T		6	4			1	2	2				4				2	4		4		6
	SDAS CUMPL.	10	E			E		E		6	4			1	2	2				4				0	4		4		4
	AVS QUE LLEGAN AL OM	10	M			M		M		6	4			1	2	2				2				ORD CFAS	4		4		4
	AVS DERRIBADOS	2								-	-			-	-	-				-				-	-		-		-
M.III CRV	SDAS PREV		R			R		R																					
	SDAS CUMPL.		O			O		O																					
	AVS QUE LLEGAN AL OM		R			R		R																					
	AVS DERRIBADOS																												
MK-62	SDAS PREV	6	O	4		O		O							3	2		2		4	3	6	4		3		4	9	4
	SDAS CUMPL	6	N	2		N		N							3	2		2		4	3	5	4		3		2	8	2
	AVS QUE LLEGAN AL OM	-		2											-	2		2		3	2	5	-		3		-	2	2
	AVS DERRIBADOS	1		-											-	-		-		-	-	-	-		-		-	-	1
IA-58 SCZ.	SDAS PREV																3	3											
	SDAS CUMPL																3	3											
	AVS QUE LLEGAN AL OM																-	3											
	AVS DERRIBADOS																-	-											

MAT		PREVISTAS	CUMPLIDAS	AVS QUE LLEGAN AL OM	DERRIBOS	%
A4B	TOTAL SDAS PREVISTAS	149				100%
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		133			89.2%
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			85		57 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				10	14 %
A4C	TOTAL SDAS PREVISTAS	106				100%
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		86			81 %
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			41		39 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				9	8.5 %
M.5 SJU/GAL	TOTAL SDAS PREVISTAS	67				100%
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		64			95,5%
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			36		54 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				6	9 %
M.5 GRA	TOTAL SDAS PREVISTAS	78				100%
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		69			88.5%
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			45		58 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				5	6.4 %
M.III	TOTAL SDAS PREVISTAS	45				100 %
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		41			91 %
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			39		87 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				2	4 %
MK-62	TOTAL SDAS PREVISTAS	54				100%
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		46			85 %
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			23		43 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				2	4 %
IA-58 SCZ	TOTAL SDAS PREVISTAS	6				100 %
	TOTAL SDAS CUMPLIDAS		6			100 %
	TOTAL AVS QUE LLEGARON AL OM			3		50 %
	TOTAL AVS DERRIBADOS				-	-
	TOTALES GENERALES	505	445 / 88%	272 / 54%	34 / 7%	

- BATALLA AÉREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

3011-3330

LAS OPERACIONES AÉREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO 8 01-MAY-82 - 14.-JUN

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III A	M5 B	A-4B C	A-4C D	MK 62 E	I-A58 F	TOTAL	Obs.
MAYO 01-	2 / 2 S/N 1090	2 / 2 S/N. 1091	4 / 4 S/N 1092	4 / 4 S/N 1095	3 / 3 Me. 1111	+	+	Buques M Muerto - ? que pasó. 15 - SET HISTORIADOR TRISTAN LLAMARÁ 1ª SEMANA. DIC.
	2 ? / ? ? 1098	2 / 2 S/N 1100	4 / 4 B 1110	2 / 2 S/N 1103	3 1 / 2 B 1117	+	+	
	2 / 2 S/N 1108	1 ? / ? ? 1101	2 / 2 B 1112	2 / 2 S/N 1106	+	+	+	A - OF B OF C OF D E
	2 1 / 1 M 1113	2 / 2 SN 1107	+	4 / 4 ? 1114	+	+	+	
MAYO 02	+	+	+	+	+	+	+	Misiones previstas regresaron por MET. Total todas
MAYO 3	+	+	4 / 4 S/N 1150	4 / 4 S/N 1152	2 / 4 S/N 1159	+	+	Salieron las previstas pero regresaron por falta O.M.
	+	2 / 2 1154	4 / 4 1151	3 / 3 1153	2 / 2 1160	+	+	Salieron O.M. 2 / 2 1 / B/S/N - Sentado -
Mayo 04	+	2 2 / 2 / OF. 1161	+	+	+	+	+	

- BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

LAS OPERACIONES AEREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO 8 01-MAY-82 - 14.-JUNIO

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III	M5	A-4B	A-4C	MK 62	I-A58	TOTAL	Obs.
MAYO 04	1 + 3 / 2 4	1 2 2 3 / 2 OF. 1163 4	1 + 3 / 2 4	1 + 3 / 2 4	1 + 3 / 2 4	1 + 3 / 1 4	1 + 3 / 2 4	Ataque al HMS SHEFFIELD -
MAYO 05	+	+	4 4 / 4 =	+	+	+	+	Sesto misiones programadas suspendidas por met.
MAYO 06	+	+	+	+	+	+	+	Sin operación -
MAYO 07	+	+	+	+	+	+	+	Sin operación - met -
MAYO 08	+	+	+	+	+	+	+	
MAYO 09	+	+	+	+	+	+	+	
MAYO 10	+	+	+	+	+	+	+	Sin operación x met
MAYO 11	+	+	+	+	+	+	+	Sin operacion x met

- BATALLA HEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

LAS OPERACIONES AEREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO 01-MAY-82 - 14-JUNIO

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III	M5	A-4B	A-4C	MK 62	I-A58	TOTAL	Obs.
MAYO 12	1 / 3 / 2 / 4	1 / 3 / 3 / 4	4 / 4 / 2 / 2 — OF. 1170	1 / 3 / 2 / 4	1 / 3 / 3 / 4	1 / 3 / 1 / 4	1 / 3 / 2 / 4	
	+	+	4 / 4 / 3 / 1 — OF 1230	+	+	+	+	
MAYO 21	6 / 6 / 6 / =	21 / 21 / 16 / 5	18 / 18 / 18 / =	9 / 9 / 7 / 2	+	4 / 4 / 2 / 2	+	
MAYO 22	4 / 4 / 4 / =	+	+	2 / 2 / 2 / =	+	+	+	
MAYO 23	+	12 / 12 / 11 / 1	12 / 12 / 11 / 1	6 / 6 / 6 / =	+	+	+	
MAYO 24	+	10 / 7 / 10 / 3	11 / 11 / 11 / =	6 / 6 / 5 / 1	+	+	+	
MAYO 25	2 / 2 / 2 / =	4 / 4 / 4 / =	8 / 8 / 7 / 1	4 / 4 / 2 / 2	+	+	+	
MAYO 26	2 / 2 / 2 / =	2 / = / 2 / =	+	+	3 / 3 / 3 / // — OF. 1240	+	+	

- BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

LAS OPERACIONES AEREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO 8 01-MAY-82 - 14.-JUNIO

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III	M5	A-4B	A-4C	MK 62	I-A58	TOTAL	Obs.
MAYO 27	1 2 | 2 3 2 | = 2 OF 1250 4	1 | 3 2 4	1 12 | 11 3 12 | 1 2 OF 1227/64	1 3 | 3 3 3 | = 2 OF 1246 4	1 2 | 2 3 2 | = 2 OF 1240 4	1 2 | 3 1 OF 1254	1 | 3 2 4	
MAYO 28	|	4 | 4 4 | = OF 1236	6 | 6 6 | = OF 1258	6 | 6 6 | = OF 1254	|	|	|	
MAYO 29	|	9 | 4 8 | 1 OF. 1226	|	|	2 | 2 2 | = OF 1260	2 | 2 2 | = OF 1265	|	
Mayo 30	|	|	|	|	|	|	|	Meteorologia -
Mayo 31	4 | 4 2 | = OF 1271	|	|	|	4 | 2 2 | = OF 1269/70	|	|	
Junio 1	|	|	|	|	3 | 3 3 | = OF 1273	|	|	
Junio 2	|	|	|	|	|	|	|	Meteorologia -
Junio 3	|	|	|	|	|	|	|	Meteorologia

- BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

LAS OPERACIONES AEREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO: 01-MAY-82 - 14.-JUNIO

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III	M5	A-4B	A-4C	MK 62	I-A58	TOTAL	Obs.
Junio 4	1 — 3 / 2 — 4	1 4 / 4 — 3 / 2 OF. 1277 4	1 — 3 / 2 — 4	1 — 3 / 2 — 4	1 5 / 5 — 3 / 2 OF. 1275 4	1 — 3 / 1 — 4	1 — 3 / 2 — 4	
Junio 5	+	6 / 6 — 6 / OF 1283/80	3 / 3 — 3 / N OF 1281	+	2 / 2 — 2 / OF. 1278	+	+	
Junio 6	+	+	+	+	+	+	+	Meteorología
Junio 7	2 / 2 — 2 / = OF. 1284	+	7 / 7 — 7 / = OF. 1286/82	+	+	+	+	
Junio 8	4 / 4 — 4 / OF 1300/1301	6 / 6 — 6 / OF. 1291/92	14 / 14 — 14 / = OF. 1289/90	4 / 4 — 4 /	+	+	+	
Junio 9	+	3 / 3 — 3 / = OF 1304	+	+	+	+	+	
Junio 10	4 / 4 — 4 / = OF 1306-	+	+	+	2 / 2 — = / = OF. 1308/9	+	+	
Junio 11	+	+	+	+	2 / 2 — 2 / = OF. 1316	+	+	

- BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS -

LAS OPERACIONES AEREAS MILITARES EN EL T.O.A.S. PERIODO 8 01-MAY-82 - 14-JUNIO

TIPO / FECHA	Operaciones de Combate - M.III	M5	A-4B	A-4C	MK 62	I-A58	TOTAL	Obs.
Junio 12	1 3 / 2 4	1 3 / 2 4	1 3 / 2 4	1 3 / 2 4	1 3 / 2 4	1 3 / 1 4	1 3 / 2 4	
Junio 13	4 4 / 4 = OF. 1325	5 5 / 2 = OF 1317	7 7 / 7 = OF 1319/20					
Junio 14					2 2 / 2 1 OF. 132			

Tipo / Fecha	Operaciones E y R.						Oper. Transp. Aer. de Guerra				Ops. Reabast.	
	B. 707.	C. 130	F. 27	G II.	Otros	Total.	F. 28	C 130	Twin Otter.	Total	Kc. 130	Total
M. 01	+	+	+	+	5 | 1 5 | S/N Lear	+	+	+	+	+	2 | 2 2 | //	+
Mayo 02	1 | 1 1 | //	+	+	+	5 | 5 5 | S/N	+	+	+	+	+	2 | 2 2 | S/N OF S/N	+
Mayo 04	+	+	+	+	1 | 1 1 | //	+	+	+	+	+	1 | 1 1 | OF	+
Mayo 05	1 | 1 1 | //	+	+	+	4 | 4 4 | // OF S/N	+	+	2 | 1 2 | M.	+	+	+	+
Mayo 06	+	+	+	+	+ OF. 20 2n 2i	+	+	1 | - 1 | OF S/N	+	+	+	+
	+	+	+	+	+	+	+	1 | - 1 | OF S/N	+	+	+	+
Mayo 07	+	+	+	+	+	+	+	+ -	+	+	+	+
Mayo 08	+	+	+	+	10 | 10 10 | S/N OF S/N	+	+	2 | - 2 | - OF S/N	+	+	+	+

TIPO / FECHA	OPERACIONES E y R.						OPER. TRANSP. AER. de GUERRA				OPS. REABAST.	
	B. 707.	C. 130	F. 27	GII.	OTROS	TOTAL	F. 28	C 130	TWIN OTTER.	TOTAL	KC 130	TOTAL
MAYO 09	+	+	+	+	8 | 8 8 | = OF 2090/00	+	+	+	+	+	+	+
MAYO 10	1 | 1 1 | S/N	+	2 | 2 2 | =	+	+	+	+	1 | 1 1 | S/N	+	+	+	+
MAYO 11	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
MAYO 12	+	+	+	+	9 | 9 9 | S/N OF 2062/96	+	+	1 | 1 1 | S/N	+	+	1 | 1 1 | S/N	+
MAYO 13	+	+	+	+	+	+	+	2 | 1 29 | =	+	+	+	+
MAYO 14	1 | 1 1 | = OF 107	+	1 | 1 1 | = OF 9524	+	4 | 4 4 | = OF 2093/95	+	+	+	+	+	+	+
MAYO 15	+	+	+	+	+	+	+	3 | 3 3 | =	+	+	+	+
MAYO 16	+	+	+	+	1 | 1 1 | = OF 2108	+	+	+	+	+	+	+

TIPO / FECHA	OPERACIONES E y R.						OPER. TRANSP. AER. de GUERRA				OPS. REABAST.	
	B. 707.	C. 130	F. 27	GII.	OTROS	TOTAL	F. 28	C 130	TWIN OTTER.	TOTAL	KC 130	TOTAL
MAYO 17	+	+	+	+	1 | 1 1 | = OF. 2170	+	+	2 | 2 2 | =	+	+	+	+
MAYO 18	+	+	+	+	+	+	+	2 | 1 2 | =	+	+	+	+
MAYO 19	+	+	+	+	2 | 2 2 | = OF 113/115.	+	+	3 | 2 3 | =	+	+	+	+
MAYO 20	+	+	+	+	3 | 3 3 OF. 2130/3.	+	+	2 | 1 2 | =	+	+	+	+
MAYO 21	+	+	+	+	12 | 12 12 | S/n OF. 2158-46	+	+	2 | 2 2 | =	+	+	2 | 2 2 | =	+
MAYO 22	+	+	+	+	6 | 6 6 | s/n OF. 2160-66	+	+	2 | 2 2 | =	+	+	1 | 1 1 | =	+
MAYO 23	+	+	+	+	9 | 9 9 OF 2191-94	+	+	+	+	+	2 | 2 2 | =	+
MAYO 24	1 | 1 1 OF_124	+	1 | 1 1 | = OF 2530	1 | 1 1 | = OF-135	6 | 6 6 | = OF. 2200/3	+	+	1 | 1 1 | =	+	+	2 | 2 2 | =	+

TIPO / FECHA	OPERACIONES E y R.						OPER. TRANSP. HER. de GUERRA				OPS. REABAST.	
	B. 707.	C. 130	F. 27	GII.	OTROS	TOTAL	F. 28	C 130	TWIN OTTER.	TOTAL	KC 130	TOTAL
MAYO 25	+	+	+	+	+	+	+	2 | 2 / 2 | =	+	+	1 | 1 / 1 | =	+
MAYO 26	1 | 1 / 1 | = OF 331	+	2 | 2 / 2 | = OF 1284 1284	+	+	+	+	+	+	+	1 | 1 / 1 | =	+
MAYO 27	1 | 1 / 1 | = OF	+	1 | 1 / 1 | = OF 132	+	3 | 3 / 3 OF 2234	+	+	+	+	+	4 | 4 / 4 | =	+
MAYO 28	+	1 | 1 / 1 | = OF. 2253	1 | 1 / 1 | = OF 2534	+	1 | 1 / 1 OF 2255	+	+	3 | 3 / 3 | S/n.	1 | 1 / 1 OF 2534	+	3 | 3 / 3 | =	+
MAYO 29	+	1 | 1 / 1 OF 2268	1 | 1 / 1 OF 2532	+	4 | 4 / 4 | = OF 2231	+	+	+	+	+	1 | 1 / 1 | = OF 1410	+
Mayo 30	+	1 | 1 / 1 OF 2240	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Mayo 31	+	1 | 1 / 1 | = OF 2240	2 | 2 / 2 | = OF. 2240	+	2 | 2 / 2 | = OF. 2250	+	+	2 | 2 / 2 | =	+	+	+	+
Julio 1	1 | 1 / 1 | S/n	1 | 1 IC 63 / 1 | 1 OF. 2258	+	+	1 | 1 / 1 | = OF. 2265	+	+	1 | 1 / 1 | =	+	+	+	+

ENC

ANEXO "BRAVO"

TRANSPORTE AEREO

ASPECTOS DOCTRINARIOS

1. Los aspectos doctrinarios observados son:

1°) Accionar en el planeamiento conjunto - diferencias:

a) No existió en los primeros momentos por parte de la Fuerza Ejército una idea clara de sus responsabilidades como: Determinar la carga y las prioridades de la misma, realizar los embalajes de los elementos a transportar y facilitar el personal necesario cuando no lo hubiere en los ECTAS constituídos.

b) Cuando se requiere una tarea de reabastecimiento por parte de la ARA debe realizarse un planeamiento conjunto de la Orden Fragmentaria en la cual se tengan en cuenta todos los aspectos que hacen a la emisión de la misma.

c) El lenguaje empleado por ARA no es común con la FA y Ejército.

2°) Operaciones conjuntas, medios, coordinaciones, falencias - problemas derivados y operaciones de apoyo a otras Fuerzas:

a) Por error en el asesoramiento ARA se planificaron y ejecutaron operaciones por rutas riesgosas (sobrevuelo del Canal de SAN CARLOS para llegar a zonas de lanzamiento de DARWIN, BAHIA FOX y PTO HOWARD).

b) En las operaciones de REV los aviones ARA no ajustaron los tiempos de manera de llegar al punto de control de reabastecimiento aéreo en el horario fijado, lo que trajo previsiones y planificaciones fallidas de los propios medios además de poner en emergencia por combustible al KC-130.

c) Ejército realizó cargas incompletas que luego de su traslado no podían ser empleadas (munición sin los estopines correspondientes) requiriendo otro vuelo para el completamiento de la carga.

d) El uso del medio aéreo para el traslado de las cargas que debieron ser trasladas por otro medio.

VUELOS REALIZADOS

2. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y 30 ABR 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1°) Actividad aérea de transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur - Puente Aéreo CRV - MLV en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y el 17 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 1.

2°) Actividad aérea de transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo a MLV operando desde PAL EPO y GAL en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y 17 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 2.

3°) Actividad aérea de transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo a MLV operando desde PAL CRV EPO y GAL en el período comprendido entre 18 ABR 82 y el 29 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 3.

3. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 01 MAY 82 y el 13 JUN 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1°) Actividad aérea de transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur en el Puente Aéreo CRV MLV con bloqueo aéreo Anexo "BRAVO" Apéndice 4 y 5 (vuelos de abastecimiento aéreo y traslado y evacuación aérea).

2°) Actividad aérea de transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur de abastecimiento aéreo, a través del procedimiento de reabastecimiento de combustible en vuelo Anexo "BRAVO" Apéndice 6.

3°) La actividad total de transporte aéreo realizado por la Fuerza Aérea en el Puente Aéreo operando desde los distintos aeródromos del continente y MLV en el período 02 ABR 82 y el 13 JUN 82 se encuentra especificada en el Anexo "BRAVO" Apéndice 8.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

X

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV-MLV

(Período comprendido entre 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

MATERIAL ASIGNADO	VUELOS REALIZADOS	HORAS VOLADAS
2C-130	72	283
2FK-28	67	207

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	818	69.02%
FUERZA AEREA	367	30,98%
TOTAL	1185	

PERSONAL TRASLADADOS En cumplimiento de requerimientos de:	RAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	1154	80.3%
FUERZA AEREA	283	19.7%
TOTAL	1437	

ANEXO BRAVO/APENDICE 2

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA
POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE PUENTE
AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL-EPO y GAL

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1027.1	75.4%
FUERZA AEREA	220	16.15%
FUERZA ARMADA	115.1	8.45%
TOTAL	1362.2	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	TONPAXDAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	2052	77.46%
FUERZA AEREA	347	13.10%
FUERZA ARMADA	250	9.44%
TOTAL	2649	

ANEXO BRAVO APENDICE 3

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR
EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE - PUENTE AEREO
MLV OPERANDO DESDE PAL - EPO y GAL

(Período comprendido entre el 18-ABR-82 y el 29-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1820,7	73,11%
FUERZA AEREA	584,6	23,47%
FUERZA ARMADA	85	3,42%
TOTAL	2490,3	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	3506	89,82%
FUERZA AEREA	233	5,96%
FUERZA ARMADA	164	4,22%
TOTAL	3903	

420 ATERRIZAJES EN MALVINAS

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV - MLV

(Período comprendido entre el 01-MAY-82 y el 13-JUN-82)

ACTIVIDAD CUMPLIDA CON CERCO AEREO

VUELOS REALIZADOS CON ATERRIZAJE	31
VUELOS REALIZADOS CON LANZAMIENTO	2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MALVINAS SIN ATERRIZAJE	21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO	6
PASAJEROS TRASLADADOS	514
EVACUACION AEROMEDICA	264

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	268	61,60%
FUERZA AEREA	134	30,80%
FUERZA ARMADA	33	7,60%
TOTAL	435	

HORAS VOLADAS	427:25 Hs
CARGA LANZADA	17,5 Ton

ANEXO "BRAVO"
Apéndice 5

10 20 10 6 8 4 8 8 6 6 5 6

FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
12-5-82	Com. MARTINEZ VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SM(R) LINDER SAux FATTORE	TC-68 J	K	L	M	CR 127 N	PATO O	NO SE CUMPLIO POR MET Y TAC P	Q	R	S
3-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63		14.000	28	CR 130	TIGRE	NO SE CUMPLIO POR ORDEN FAS Hizo escala en GAL			
4-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ Cap MARIN SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-63				CR 132	TUERTO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
4-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARONI	TC-66				CR 133	TALCO	NO SE CUMPLIO POR MET EN MLV			
6-5-82	Com. MARTINEZ VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux MARONI	TC-65	05:00	14.000	23	CR 134	TIGRE	12:00	15:50	16:25	18:35

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	6-5-82	VCom DEMARCO MY MACLAY VCom SPERANZA SAux FARINA CAP MARTEARENA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68				CR-135	PATO	NO ATERRIZO EN MLV POR MET			
7	7-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My VALDECANTOS SP(R) BILL SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-65	05:50	13.500	12 heridos	CR-136	TIGRE	10;40	13:55	14:10	16:45
8	7-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY VCom SPERANZA Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-68	05:10	14.700	12	CR-137	PATO	09:30	12:15	12:45	15:15
9	8-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	05:45	13.750	20	CR-139	LANA	18:30			00:15
	8-5-82	My PALAZZI VCom SAMCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:45	14.400	16	CR-138	PICO	19:00	20:50	21:10	23:40

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	8-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-61	06:05			CR 139	TIGRE				
12	7-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	05:20	13.500	12						
13	7-5-82	My VELIZ Cap VILLEGAS My VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC-65	06:00				LANA	NO ARR EN MLV POR SITUACION TACTICA.			
14	10-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	07:00	13.200	11	CR-148	LANA	OPERO DE SCZ A MLV			
15	10-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68				CR-147	PICO				

SECRETO

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
16	12-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOITCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-68	04:35	15.000		CR-153	TIGRE	14:15	16:30	17:00	19:20
17	13-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-65	04:15	15.000	19	CR-152		NO ARR EN MLV POR MET			
18	14-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:00	12.500	15	CR-155	TERO	NO ARR EN MLV POR MET			
19	15-5-82	My BRUNO VCom MORO My MALDONADO CP FIGUEROA CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-65	06:25	15.000	42	CR-156	ARIES	17:10	20:30	20;35	23:35
20	15-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA CP CAMINO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC-63	06:10	14.500	28	CR-157	LIBRA	20:05	23:15	23:30	02:30

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
21	15-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-68	19:40	14.500	18	CR-155	TERO	18:20 GAL	22:00	22:20	ARR EN
22	16-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	02:05			CAT 158	PATO	NO ARR	POR TAC		
23	17-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-65	06:10	.14.500	11	CAT-159	PAMPA	12:45	16:00	16:20	19:15
24	17-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTLARENA SAux FARINA CP RUDLI SM CASTILLO SAux COATES	TC-63	05:50	14.000	2	CAT 160	CAIMAN	14:30	17:45	18:00	20:20
25	18-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-63	07:15			CAT 168	PACU	NO ARR	EN MLV	POR MET	

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	18-5-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-65	06:05	15.200	4	CAT 160	LIBRA	13:15	16:20	16:40	19:15
27	19-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-66	06:35			CAT 167	ARIES	NO ARR EN MLV POR MET			
28	19-5-82	Com. MARTINEZ My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-68	05:20	8.000		CAT 163	TRONCO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN DARWIN			
29	19-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC-63	05:40	14.200	8	CAT 169	PATO	13:15	16:10	16:20	18:50
30	19-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-64	04:30	9.000	-	CAT 173	PATO	LANZAMIENTO CONTENEDORES EN BAHIA FOX			

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISIO	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
31	19-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:30	18.000	8	CAT 172	GALLO	12:200	15:20	15:35	18:05
32	20-5-82	MY PALAZZI VCOM SANCHOTENA VCOM TRISTANI SAUX ROMERO CP TORRES SP AREVLAO SP SANCHEZ	TC 66	05:25	15.000	1	CAT 171	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			
33	20-5-82	VCOM NOE MY BRIEND CAP BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SA MARNONI SP LASTRA	TC 63	05:00	666							
34	23-5-82	MY VELIZ CAP VILLEGAS MY VALDECANTOS CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAUX PUIG	TC 66	06:15	15.000	40	CAT 175	MARTE	00:15	04:00	04:15 DEP DE MLV con DESTINO GAL	06:30
35	23-5-82	MY DOMINGUEZ VCOM REGUEIRO MY BAGNASCO CP REYNOSO SAUX GODOY CP CARDENAL SAUX DE ROBLES	TC 66	08:05	15.000	3	CAT 179	ACUARIO	NO ARRIBO POR MET			

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICUIA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
36	24-5-82	CAP BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64		14.000		CAT 181	TOCO				
37	25-5-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE My MAYE CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SA MOYANO	TC-64	05:10			CAT 181	TOCO				
38	26-5-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO Com MELA CP REYNOSO SAux GODOY CP GARDENAL SAux DEROBLES	TC-66	03:00	5500	58	CAT 186	ARIES	NO SE CUMPLIO POR TAC			
39	26-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64				CAT 185	PATO	NO SE CUMPLIO POR TAC			
40	27-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-64	08:20	12.000	10	CAT 186	GALLO	16:25	20:15	21:00	ARR GAL 23:15

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
41	27-5-82	VCom CANO 1Ten VACCARO VCom SERVATICO SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC-65	06:00			VEA	LOCO	/			
42	27-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTES	TC-66	08:10	6.000	62 (7 heridos) 17 heridos	CAT 187	MARTE				
43	28-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-63	07:35	13500	27	CAT 190	TRONCO	15:20	18:45	19:00	21:30
44	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66	05:40	7.000	43	CAT 192	ACUARIO	NO ARR EN MLV		POR TAC	
45	28-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC-66				VEA CAT 189	LOCO				

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
46	28-5-82	My PALAZZI VC SANCHOTENA VC TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC-61	06:40	13500	12	CAT 191	TOCO	17:53	21:20	21:40	00:25
47	27-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-63	04:30			CAT 188	TIGRE	NO ARR MLV POR TAC			
48	28-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	07:40			CAT 189 VEA	LOCO				
49	29-5-82	Cap SENN VCom MORO My MALDONADO SP BILL CP FRETES SP DAVERIO SP LUJAN	TC-64	05:00			CAT 192 VEA	LOCO				
50	29-5-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-65	04:25	12.500	3	CAT 195	MARTE	NO ARR EN MLV POR TAC			

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
51	29-5-82	VCom DEMARCO My MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SM CASTILLO SAux CORTEZ	TC 66				CAT 193		NO ARR EN MLV POR TAC			
52	31-5-82	MY PALAZZI Vcom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 65						NO ARR EN MLV POR TAC			
53	31-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SAux LOZANO SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP FARIAS	TC 63	06:10			VEA					
54	31-5-82	VCOM CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	05:50			PA	PATO	16:20	19:00	19:50	23:00
55	01-6-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE Vcom MEISNER CP CARDONE CP CANTEZANO SP LASTRA SA ALBELOS	TC 63				VEA	VEA	DESAPARECIDO A PARTIR DE LAS 10:40 Hs.			
56	01-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP [illegible]	TC 66	05:15					02:50	06:25	06:35	09:15

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
57	03-6-82	Vcom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 65	02:50				PATO	17:40			20:30
									(NO ARR EN MLV POR TAC)			
58	05-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SA YARNONI	TC 66	06:50	3.000	30			14:20	18:20	18:40	21:30
59	05-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:40					NO ARR EN MLV POR TAC			
60	07-6-82	My DOMINGUEZ VCom REGUEIRO My BAGNASCO CP REYNOSO SAux GODOY CP CARDENAL SAux DE ROBLES	TC 64	06:10					17:40			23:50
									(NO ARR EN MLV POR TAC)			
61	07-6-82	MY VELIZ Cap VILLEGAS VCom LOPEZ CP SEGOVIA CP CONTIGIANI SA TULIAN SAux PUIG	TC 65	06:00							GAL	GAL
									(NO ARR EN MLV POR TAC)			
62	10-6-82	VCom DEMARCO MY MACLAY Cap MARTEARENA SAux FARINA CP RULLI SA CASTILLO SAux CORTEZ	TC 64	06:10					14:30			(GAL) 20:30
									(NO ARR EN MLV POR TAC)			

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
63	11-6-82	My PALAZZI VCom SANCHOTENA VCom TRIBIANI SAux ROMERO CP TORRES SP AREVALO SP SANCHEZ	TC 64	06:45					(GAL) 15:25	(NO ARR EN MALV POR TAC)		(CRV) 22:10
64	12-6-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SAux BRESSAN SA PAJON SP PLACENCIA	TC 66	05:00					(GAL) 16:30	19:10	19:50	(GAL) 22:10
65	12-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	03:50					NO ARR EN MLV POR TAC			
66	13-6-82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA SAux LOZANO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 66	05:50					(GAL) 02:10	06:10	06:30	(GAL) 09:30
67	13-6-82	Cap BORCHERT Cap DAGUERRE Com MELA CP SOSA SAux CASTELLINI SA CARABAJAL SAux PAOLONI	TC 65	04:30	13.400	68			15:30	20:00	21:10	00:40

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA KC-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
1	01-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA SAux GUERRA	TC-70	03:45			REV					
2	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Clº BARRIONUEVO	TC-69	08:55			VEA					
3	01-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SP MANYSZYN Clº BARRIONUEVO	TC-69	05:45			REV					
4	03-5-82	Com BELTRAMONE Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SAux AMENGUAL SP CARAVACA	TC-70	03:40			REV					
5	04-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI	TC-70	05:00			VEA					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
6	06 al 09 MAY 82	My BOLZI Cap SAMPIETRO My VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC-70	15:50			REV (3)					
7	09-5-82	Cap MARTEL Cap KRAUSE VCom MEISNER CP CARDONE CP CANTESANO SAux GATTO SA ALBELOS	TC-69	06:25			VEA					
8	11-5-82	Cap SENN My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SP LASTRA	TC-70	04:00			VEA					
9	12-5-82	VCom CANO Cap HRUBIK My TORIELLI SM GILIBERTO SM AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA SP CARAVACA	TC-70	05:55			REV					
10	12-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	04:00			REV					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICUL C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICA-TIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
11	15-5-82	VCom VIANNA Cap VALLE Cap CERRUTI SP RAZZINI Clº ORTIZ SAux NAZZARI SAux RICCI	TC-70	02:40			VEA					
12	21-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	06:10			REV					
13	22-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	06:00			REV					
14	22-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	04:00			REV					
15	23-5-82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI CP PERON CP TELLO SAux GONZALEZ SAux REYNOSO	TC-69	09:00			REV					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
16	23-5-82	VCom CABANILLAS My MARTINEZ VCom SPERANZA SA RYDZIK SP VOTTCHEVITCH SA PAJON SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
17	24-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	05:20			REV					
18	24-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:50			REV					
19	25-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SAux HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	08:40			REV					
20	~~25 al 27~~ 5-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	22:25			REV (3)					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX T	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
21	27-5-82	VCom DOMINGUEZ My BERNARDI My VIDELA SA RYDZIK SA HUMOLLER CP GONZALEZ SP PLASENCIA	TC-70	07:00			REV					
22	28-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI	TC-70	05:10			REV					
23	28 al 30 MAY. 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS My MENSI Cp PERON CP TELLO SAux GONZALES SAux REYNOSO	TC-69	26:05			REV (3)					
24	30-5-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARNONI SP CARAVACA	TC-70	05:50			REV					
25	31-5-82	VCom PESSANA 1Ten VACARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-69	09:15			REV					

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP CRV	ARR MLV	DESP MLV	ARR CRV
26	08-6-82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	07:15			REV					
27	09-6-82	VCom NOE My BRIEND Cap BILMEZIS SM CUFRE CP GOLIER SAux SOSA SAux MARIONI SP CARAVACA	TC-69	04:10			REV					
28	09 al 13 JUN 82	VCom PESSANA 1Ten VACCARO My GOMEZ CP CEMINO CP MARTINEZ SAux ARDIZZONI SAux AMENGUAL	TC-70	16:00			REV (4)					
29	04 al 09 JUN 82	VCom CANO Cap HRUBIK VCom SERVATICO SM(R) GILIBERTO SM(R) AGUIRRE SAux FATTORE SA MOLINA	TC 69	10:50			REV (3)					
30	19 JUN 82	MY BOLZI Cap SAMPIETRO MY VILA CP CAMINO CP FRAIRE SAux OVEJERO SAux SALZANO	TC 69						TRASLADO DEL AVION A PAL	66		PAL 1500

SECRETO

Nº DE ORDEN	FECHA	TRIPULACION	MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	Nº DE MISION	INDICATIVO	DESP	ARR	DESP	ARR
									CRV	MLV	MLV	CRV
31	20 al 23 JUN 82	VCom LITRENTA Cap DESTEFANIS MY MENSI CP TELLO CP PERON SAux GONZALEZ SAux REYNOSO SAux LOMBANI (ECCO)	TC 70				REV		PAL	GAL	GAL	
									TRASLADO DEL TC 70 A PAL			

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA EN EL PUENTE AEREO A MLV OPERANDO DESDE CRV - EPO - PAL - GAL y GRA

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 13-JUN-82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4047	74,36%
FUERZA AEREA	1179.4	21,67%
FUERZA ARMADA	215.6	3,96%
TOTALES	5442	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	8155	83,82%
FUERZA AEREA	1134	11,65%
FUERZA ARMADA	440	4,52%
TOTALES	9729	

HORAS VOLADAS AVIONES FUERZA AEREA 2047 Hs
AEROLINEAS ARG 293:25 Hs
AUSTRAL 15:40 Hs

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE

ACTIVIDAD TOTAL REALIZADA CON MOTIVO CONFLICTO ATLANTICO SUR

(Período comprendido entre el 02 ABR 82 hasta 28 JUN 82)

CARGA TRANSPORTADA Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	4987.5	50,89%
FUERZA AEREA	4421.7	45,12%
FUERZA ARMADA	390.5	3,98%
TOTALES	9799.7	

PERSONAL TRANSPORTADO Por Fuerza Aérea en cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	35.326	71,85%
FUERZA AEREA	10.546	21,45%
FUERZA ARMADA	3.293	6,69%
TOTALES	49.165	

HORAS VOLADAS AVIONES	FUERZA AEREA	6.638:40 Hs
	AEROLINEAS ARG	986:35 Hs
	AUSTRAL	93:35 Hs
TOTAL HORAS VOLADAS		7.718:50 Hs

SECRETO

ANEXO "CHARLIE"

CONSIDERACIONES SOBRE EL ARMAMENTO USADO EN EL CONFLICTO "MALVINAS"

1. En razón de la gran capacidad de detección y antiaérea del enemigo, la especial de la Fuerza de Tareas Británica y teniendo en cuenta el armamento disponible en la Fuerza Aérea se estudió y practicó durante el Conflicto los procedimientos operativos y el armamento a utilizar determinándose como más apto el vuelo a muy baja altura para evitar la detección radar y asegurar el lanzamiento efectivo del armamento disponible y la mayor probabilidad de supervivencia del móvil aéreo.

2. Ello obligó a efectuar una serie de modificaciones, especialmente en las Bombas MK-17 (1000 Lbs) y sus correspondientes espoletas, de la siguiente forma:

1°) Usando cola fija ó retractil, quitar los seguros de armado llevándolo a un tiempo de aproximadamente 0,7 segundos, tiempo suficiente considerando que el lanzamiento se haría a 1,5 segundos del Blanco.

2°) Se colocó un retardo de explosión de 25/30" que permite la evasión del lanzador y la Escuadrilla integra, antes de su funcionamiento y consecuente proyección de esquirlas.

3. Aprovechando éste mismo principio se aplicó en las bombas Alabeses BR 250 kgs y luego de reformar la cola de las MK-1 130 kgs, la espoleta MU de cola modificada con retardo de armado de UN (1) segundo y de explosión de DOCE (12) segundos que fué apta para lanzar aplicando el procedimiento operativo ordenado por la FAS.

4. En lo que respecta al empleo de cohetes ZUNI de 5 pulgadas y FFAr de 2,75 pulgadas, no fueron usados contra barcos por el gran riesgo que implica, comparado con el daño que podría causarle un arma de éste tipo, considerando que el lanzamiento debe ser hecho con un mínimo de 10° de picada y ser muy vulnerable el móvil en el momento de aproximación y tiro.

5. Del empleo de las bombas mencionadas se obtuvieron la siguientes conclusiones:

1°) La baja resistencia que presenta el blindaje de las fragatas (pared de 10 a 12 mm) hace que las bombas tengan una gran penetración y si no impactan en su recorrido de penetración con elementos de gran masa ó dureza como pueden ser motores, generadores, calderas, depósitos de munición, existe una gran probabilidad que sean perforadas totalmente perdiéndose el efecto explosivo del elemento. Este hecho fué comprobado a posteriori y declarado por el ENO.

2°) Existen dudas con respecto al funcionamiento del retardo de las espoletas, en aquellos casos en que la bomba pudiera alojarse en depósitos con líquidos (combustible, agua, etc) ante la posibilidad no comprobada de que el citado elemento llegara a mojar ó embeber las partes constitutivas de las mismas.

3°) Si bién nunca se practicó en la Fuerza éste tipo de lanzamiento, dada su similitud con el bombardeo de rebote, se obtuvo una rápida adaptación de los

pilotos y gran efectividad, especialmente en la última fase del conflicto y con bombas de 250 kgs.

6. Además de los lanzamientos rasantes especificados de bombas de 250 kgs y 500 kgs con cola balística, se utilizó la bomba BRP 250 con espoleta KAPPA III y KE, obteniéndose los siguientes resultados / comprobaciones:

1°) La bomba BRP 250 kgs con espoleta KAPPA III presentó dificultades debido a dos razones fundamentales:

a) La altura de lanzamiento está sobre el límite de riesgo que permita llegar al blanco sin ser afectado por la detección ó artillería antiaérea, lo que lleva a una elevada relación costo - eficacia.

b) En lanzamientos en que la bomba impacta contra el agua no funciona la espoleta, por no tener el percutor el impulso suficiente y necesario. Esta cualidad negativa anula totalmente la posibilidad de afectar buques en lanzamientos en reguero con aquellas bombas ligeramente cortas ó largas.

2°) La bomba BRP con espoleta KE presentó excelentes características ya que puede ser lanzada a baja altura (100 pies a 450 nudos) y explota tanto por concusión como por tiempo y de acuerdo con la situación que se presente en primer lugar. Esta cualidad permite que la explosión que se efectúe en el aire ó semisumergida en el agua, pueda causar daños de consideración cuando hace lanzamiento en reguero contra buques. Asimismo, es sumamente efectiva contra personal y material en explosiónes separadas del suelo, al obtenerse así un mayor radio de acción de esquirlas y onda expansiva. Esto hace que pueda cambirarse en vuelo de uno a otr Objetivo, manteniendo una alta posibilidad de eficacia.

7. Los cañones de 30mm de M-V funcionaron correctamente y al contario los de 20mm de aviones A-4B/C presentaron un porcentaje de fallas sumamente elevado; en el mejor de los casos se lograban disparar 4 ó 5 cartuchos para luego trabarse definitivamente. En no menos de SEIS (6) oportunidades y luego de haber apuntado e intentado disparar sobre helicópteros enemigos; los cañones directamente no funcionaron.

8. Como propuesto para mejorar los efectos de averías en ataques contra buques y la relación costo / eficacia se hace necesario contar con armamentos tipo stand-off, ya sea para ataque contra buques como missiles autoguiados antiradar.

9. En ataques contra Infantería se hace imprescindible contar con bombas de submuniciones para lanzamientos a baja altura y gran velocidad .

10. En todos los casos y como equipamiento mínimo del avión, deberá ser instalado el alerta radar y lanzador de chaff y bengalas para la perturbación de los sistemas radar enemigos y como señuelos de missiles I R.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

ANEXO "CHARLIE"
Apendice 1

CONSUMO DE ARMAMENTO DURANTE CONFLICTO MALVINAS

MUNICION AEREA

Bombas 250 kgs.....316

Bombas 1000 lbs.....168

Munición 30mm.....5365

Municiónn20mm.....2567

Bombas de Submuniciones.....4

MUNICION ANTIAEREA

20mm.....25000

35mm.....11000

X

ANEXO "DELTA"

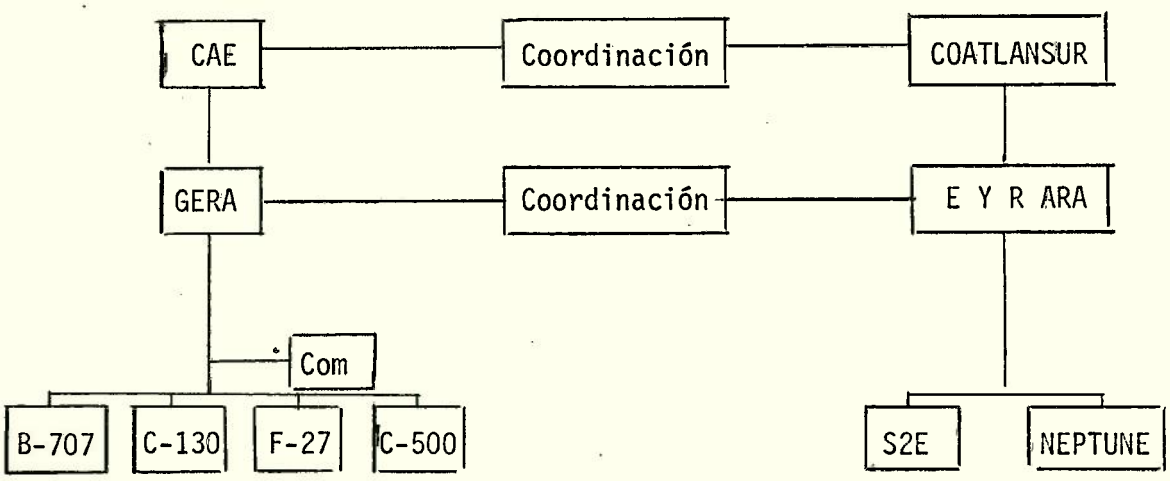
OPERACIONES DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO Y ESPECIALES

Introducción

1. El Departamento Exploración y Reconocimiento surgió como consecuencia de la necesidad de contar con especialistas en E y R, Fotografía y Diversión, del mismo modo que desarrollaron misiones de guiado de Ellas, retransmisores, transporte de tripulantes, carga, correo y sanitario.

2. El 13 de abril de 1982 se había creado el GERA dependiendo del CAE y ubicado en EPO a efectos de realizar su tarea en coordinación con el Comando de Aviación Naval.

3. A tal efecto, la orgánica era la siguiente:

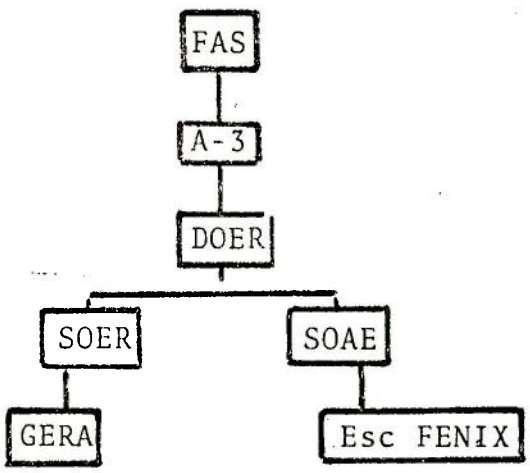


4. A partir del 30 ABR 82, queda afectado a la FAS el Jefe del GERA y se le asignan funciones de asesoramiento en E Y R y operaciones aéreas especiales y para desarrollar su tarea le son asignados el GERA UNO y el Escdr FENIX.

5. Con fecha 14 MAY 82 el CAE emite la OOP N°04/82 creando el Gpo Aéreo 1 de EYR siendo unidad alojada de la Br Aé IX y asignándosele responsabilidades en el TOAS hasta 300 NM de la costa desde el paralelo 39°S hasta el 56 S y contando para realizar su tarea con 3 FK-27 facilitados por el CAT.

6. Siendo tan extensa el área y al ser afectado el Jefe de GERA UNO al Comando de la FAS, se utiliza material del Escdr FENIX para crear las áreas focales de TRE, CRV, SCZ, SJU, GAL y con tres LR-35 destacados a GRA se cubren CUATRO (4) zonas dentro de las 200 NM y hasta el paralelo 56°S.

7. Una vez integrado a la FAS, la orgánica que se emplea es la siguiente:



CRV- 1 F-27
EPO- 1 F-27
TRE- 1 F-27

CRV- LR-35/HS/AC690/LR-24
SJU- 2 LR-35
SCZ- 2 TS-60
GAL- 3 TS-60
GRA- 3 LR-35

ESTADISTICA

Misiones Ordenadas

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el:19-JUN-82 424

Misiones Cumplidas

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el:19-JUN-82 402

Horas Voladas

GERA 1	956:00 Hs
GERA 2	538:00 Hs
Escdr FENIX	744:55 Hs
Total	2.238:55 Hs

Avs propios derribados 2 (dos).

OF Nº 2258 - 1-JUN-82 - EYR - C-130-H.

OF Nº 2309 - 7-JUN-82 - Recon Fot - LR-35A.

Vuelos Realizados

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el: 19-JUN-82

466 (27 Susp Incluidos)

Vuelos por tipo de avión

Desde el: 1-MAY-82
Hasta el: 19-JUN-82

LR-35A	225	(17 Susp Incluidos)
HS-125	22	(2 Susp Incluidos)
LR-36A	13	(1 Susp Incluidos)
C-500	47	(3 Susp Incluidos)
AC-690	45	(2 Susp Incluidos)
MERLIN III	6	
IA-50	26	(1 Susp Incluidos)
TS-60	19	(1 Susp Incluidos)
LR-24 y 25	38	
FK-27	1	
C-130-H	9	
M-V	1	
M-III	2	
B-707	11	
MU-2	1	

TAREAS POR TIPO DE AVION

TIPO AVION	EXPLOR y RECONOC	GUIA ELLA	RETRANS	BUSQ y SALVAM	DIVERSION	TRANSP	VARIOS	TOTAL
LR 35 A	35	7	3	1	116	49	14	225
LR 24 y 25	-	1	1	-	4	29	3	38
HS 125	-	-	17	-	1	3	1	22
LR 36	-	1	6	1	2	3	-	13
C-500	1	-	-	-	-	46	-	47
AC-690	1	-	-	-	-	42	2	45
MERLIN III	2	-	-	-	-	3	1	6
IA-50	1	-	-	-	-	24	1	26
TS-60	1	-	-	-	-	18	-	19
C-130	31	-	2	-	-	-	-	33 ~~33~~
B-707	59	-	-	-	-	-	-	59 ~~19~~
FK-27	-	-	-	-	-	1	-	1
M-III/V	-	-	-	-	3	-	-	3
MU-2	-	-	1	-	-	-	-	1
TOTAL	131	9	30	2	126	209	22	538 ~~466~~

Análisis

8. Conforme a las necesidades de TO, se realizaron las siguientes tareas:

1º) Diversión.

2º) Guiado de Ellas.

3º) Exploración y Reconocimiento.

4º) Retransmisor.

5º) Transporte Aéreo:

a) Carga.

b) Correo.

c) PAX.

d) Sanitario.

6º) Colaboración es BYS.

9. Con el objeto de lograr mayor comprensión en los resultados de las tareas, se pasa a continuación a analizar en detalle cada una de ellas.

DIVERSION

10. En función del TO, acorde con el material de combate que disponía la FAS, la velocidad, autonomía y tamaño del ECO, el LR-35 resultó la aeronave civil más apta para esta tarea.

Procedimiento

11. Luego de estudiar el lóbulo radar del enemigo, en coordinación con el A-3 a efectos de lograr los resultados deseados, se ubicaban las coordenadas hasta donde se debía penetrar con el mismo nivel que utilizarían los aviones M-III/V y/o A-4, luego de bloqueada la coordenada elegida se descendía en el mismo rumbo de ingreso hasta 1.000 pies para luego realizar el regreso con dicho nivel hasta salir del alcance radar enemigo.

Resultados obtenidos

12. En los primeros días fueron excelentes, lográndose inclusive alejar a buques que se encontraban cañoneando y haciendo despegar las PAC del enemigo.

13. Se obtenía además con este procedimiento, mantener las PAC en el aire durante toda la noche iniciando un progresivo desgaste y tensión en las tripulaciones de los aviones y buques enemigos.

GUIADO DE ELLAS

14. Teniendo en cuenta que Ellas de A-4B/M-V no disponían de ayudas tipo VLF/INS, los LR-35 cumplían funciones de guías y en el caso del IA-58 desarrollaban idéntica función los aviones Mitsubishi, ya que la velocidad de éstos era compatible con la de aquéllos.

Resultados obtenidos

15. Muy buenos en ambos casos.

EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

16. En función de la amplitud de las áreas y ubicación de las mismas, se emplearon B-707, KC-130, C-130-H, F-27, LR-35, AC 690, TS 60, DHC-6 e inclusive IA-58.

Procedimiento

17. Se realizaron exploraciones paralelas en avance sobre las rutas marítimas de apoyo logístico del enemigo, en zonas costeras hasta 300 NM con circuítos acorde con la autonomía y en áreas focales en función del tipo de material y amplitud de la misma.

Resultados obtenidos

18. Acorde con el equipamiento y autonomía, los aviones más aptos resultaron ser los KC-130 y en orden decreciente: C-130H, B-707, F-27, LR-35, con el resto de las aeronaves se realizaron únicamente operaciones diurno visual, con la limitación correspondiente al estado meteorológico de la zona sobrevolada.

Deficiencia

19. Los radares de B-707, F-27 y LR-35 no son aptos para esta tarea, no disponen de contramedidas electrónicas lo que ha provocado un derribo de C-130H y un LR-35.

RETRANSMISOR

20. De acuerdo con el TO se debió emplear un avión retransmisor con OCAT abordo, empleándose para ello un avión HS-125 y un LR-36A.

Procedimiento

21. En función de la ubicación estimada de los piquetes radar del enemigo y las zonas a atacar, se elegían las coordenadas para ubicar al retransmisor, éste recibía en VHF y transmitía en HF al A-3, e inversamente, si era necesario cambiar el OM.

Resultados obtenidos

22. Ha sido realmente eficiente la realización de esta tarea, pero se abandonó su utilización ya que era fácilmente interceptado por el enemigo porque salía en HF BLU.

Deficiencia

23. Fácilmente interceptable, no se disponía de equipos codificadores para VHF y HF.

TRANSPORTE AEREO

24. En esta tarea, fundamentalmente se trasladaron tripulaciones de relevo, personal de mantenimiento de aeronaves, radar, los traslados del Comandante FAS y EM, el CAE, traslado de espoletas y repuestos de poco peso y volumen, personal de comunicaciones, etc.

25. El disponer de aeronaves rápidas y de la capacidad del LR-35, AC-690, etc, facilitó en gran medida una ajustada utilización de los medios de mayor porte (F-27, F-28, etc) redundando en una real economía de medios y con gran flexibilidad.

26. Se debe destacar asi mismo, que las necesidades de correo entre el TO y las unidades de FA, fueron cubiertas eficientemente con un vuelo semanal en tres etapas por medio de un avión C-500.

DEFICIENCIAS

27. Del análisis detallado en el capítulo anterior surgen las siguientes:

1º) Todas las aeronaves, excepto el KC-130, no disponen de un radar de abordo apto para EYR.

2º) Ningún avión posee CME, ni detectores radar (tipo radar WARNING).

3º) Las comunicaciones fueron fácilmente interceptadas por no poseer codificaciones de voz para HF y VHF.

4º) El reconocimiento fotográfico no es posible realizarlo en operaciones, excepto el que pueda obtenerse como resultado en operaciones ofensivas (por medio de pods o artificios similares).

5º) El barrido térmico en este TO no es aplicable por fácil detección radar y con gra posibilidad de derribo por medio de misiles tipo BLOWPIPE, RAPIER, SEA DART, armas de pequeño calibre, etc, por ser realizado entre 300 m, y 1.500 m de altura.

6º) La mayoría de las aeronaves de combate no poseen equipos de navegación autónomos, siendo ésto indispensable, ya que todas las misiones se ajustan a OO MM que son traducidas a coordenadas geográficas.

7°) Acorde con la extensión del TO las únicas aeronaves que presentaron ventajas de autonomía fueron los LR-35.

8°) La falta de equipamiento eficiente para la EYR, impidió en muchas oportunidades realizar acciones ofensivas eficaces.

9°) La carencia de medios idóneos en la FAS para la EYR no fue facilitada tampoco por la ARA en oportunidad y en muchos casos la información no era confiable, llegaba demorada u obedecía a las propias necesidades de dicha Fuerza.

10°) El control del tráfico marítimo no fue adecuado, ni con la exactitud mínima deseable para la operaciones, y el ARA desconocía mucha información, provocando en oportunidades confusiones que pudieron transformarse en ataques que hubieran complicado nuestra posición internacional.

11°) Aeronaves del porte del C-130 para EYR son fácilmente detectables por los radares del enemigo y al no poseer CME, no puede sustraer en tiempo su presencia para colocarse fuera del alcance de las armas del enemigo.

PROPOSICIONES

28. Desarrollar doctrina y medios aéreos de EYR a efectos de realizar operaciones aéreas eficaces con unidad de mando.

29. Desarrollar medios aéreos aptos de contramedidas electrónicas para facilitar la realización de operaciones aéreas ofensivas dentro de márgenes aceptables de seguridad y de conocimiento de la capacidad de detección del enemigo.

30. En futuras compras de aeronaves civiles del tipo LR-35 ó 36 seleccionar un radar con aptitud para EYR y Meteorológico y recomendar su equipamiento a los que compren este tipo de material.

31. Obtener equipos codificadores de voz para HF y VHF, para aplicar en caso de conflicto, a las aeronaves que entren en operaciones, e inclusive obtener la satelización de las comunicaciones.

32. Prever detector de iluminación radar que puedan ser aplicados a aeronaves de uso civil, en oportunidad que sean afectados a un TO (Radar WARNING).

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

X

ANEXO "ECO"

HORAS DE VUELO DE LA FUERZA AEREA SUR Y COMANDO DE TRANSPORTE EN EL CONFLICTO MALVINAS

MK-62	440.25
A-4C	461.25
M-V	761.45
M-III	326.40
A-4B	614.45
IA-58	176.45
TOTAL AVIONES COMBATE	2.781.45

G-II	23.30
LEAR-JET	260.00
AC-690	111.30
BELL-212	344.35
369-HM	101.10
MERLIN SANITARIO	18.40
TS-60	307.10
DHC-6	196.10
F-27	169.30
AC-500	123.30
CH-47 CHINOOK	218.35
Hel Avs B y S	88.20
TOTAL AVIONES APOYO CIVILES Y MILITARES	1952.50

TOTAL AVIONES TRANSPORTE CIVILES Y MILITARES 7718.50

TOTAL GENERAL HORAS ADMINISTRADAS POR FUERZA AEREA: 12.453.25

RESUMEN ACTIVIDAD DE ARA DESDE GRA

DESDE 11 Abr AL 15 Jun 82

45 vuelos de transporte (F-28 - L-188) hasta 30 Abr 82.

14 vuelos de transporte (F-28 - L-188) desde 01 May al 15 Jun 82.

6 vuelos de transporte (F-28 - L-188) cancelados.

15 vuelos de transporte (F-28 - L-188) no llegar a MLV.

12 vuelos (B-200) a MLV.

9 vuelos (B-200) retransmisor.

18 vuelos(SUE) local.

6 vuelos (SUE) operativos.

2 vuelos (SUE) regresaron por fallas.

4 vuelos (A-4Q) a MLV.

6 vuelos (A-4Q) no llegaron al blanco.

5 vuelos (A-4Q) locales.

3 vuelos (MC-33) cruce a MLV.

RESUMEN DE ACTIVIDAD DE ARA DESDE GRA

Día 11 Abr 82 (MLV)

LV-OLI	FK-28	MLV
LV-LUB	L-188	MLV
LV-OLI	FK-28	MLV

Día 12 Abr 82

LV-MAL	FK-28	MLV
LV-CAP	L-188	MLV
LV-MAL	FK-28	MLV
LV-RUB	FK-28	MLV
LV-PER	FK-28	MLV
LV-RUB	FK-28	MLV
LV-BUB	L-188 (CANCELADO)	MLV
LV-PLR	FK-28	MLV
LV-CAP	L-188	MLV

Día 13 Abr 82

5T20	FK-28	MLV
46-44	BE-200	MLV
5T10	FK-28	MLV

Día 14 Abr 82

SIN MOVIMIENTO

Día 15 Abr 82

5-T-1	L-188	MLV
5-T-1	L-188	MLV
5-T-1	L-188	MLV

Día 16 Abr 82

4-C-44	BE-200	MLV
PA-12	SA-330	
5T21	FK-28	MLV
5T21	FK-28	MLV
5T20	FK-28	MLV
5T21	FK-28	MLV

Día 17 Abr 82

5T21	FK-28	MLV
5T20	FK-28	MLV
5T20	FK-28	MLV
5T21	FK-28	MLV

Día 19 Abr 82

5T21	FK-28	MLV

Día 20 Abr 82

5T21 FK-28	MLV

Día 21 Abr 82

LV-MEN B-200	MLV
PA-54 SH7	LOCAL
LORO L-188	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
4G44 B-200	MLV

Día 22 Abr 82

5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV

Día 23 Abr 82

LV-ALL B-200	MLV
5T20 FK-28	MLV
LV-UP L-188	MLV
RUSO (NEP)	BUSQUEDA

Día 24 Abr 82

ESPONJA B-200	MLV
LV-MOL 2MC33	MLV
ESPONJA B-200	MLV
LV-BOV L-188	MLV

Día 26 Abr 82

5T20 FK-28	MLV
LV-BOV L-188	MLV
BOTIN B-80	LOCAL
LITORAL (SUE)	LOCAL
5T20 FK-28	MLV
LV-BOV L-188	MLV

Día 27 Abr 82

LV-PER FK-28	MLV

Día 28 Abr 82

LV-PER FK-28	SUSPENDIDO
LV-PER FK-28	CANCELADO
LV-ALL B-200	CANCELADO (GRA / GRA)
LV-SOL B-200	CANCELADO (GRA / GRA)

Día 29 Abr 82

LV-DIM FK-28	MLV
LITORAL (SUE)	LOCAL
LV-DIM FK-28	MLV
LV-PER FK-28	MLV
LITORAL (SUB 2)	LOCAL INST.
VINCHA (SUE 2)	LOCAL INST.
LV-BAT 2T-34	MLV
LV-DIM FK-28	MLV
LV-PER FK-28	MLV

Día 30 Abr 82

LV-SOL B-200	MLV

LV-PER F K-28	MLV
LV-PEG SH7	LOCAL
BOTIN B-80	LOCAL
ASADOR MC-30	LOCAL
Día 01 May 82	
LV-PRO PH-2	EXPLORACION
VINCHA (SUE)	MLV REF COMB
Día 02 May 82	
LV-JEP B-200	LOCAL
CARLOS (NEP)	EXPLO.
Día 04 May 82	
ASADOR MC-33	LOCAL
VINCHA SUE	(SHEFFIELD)
Día 06 May 82	
LV-LUP L-188	BUSQ
RUSO (NEP)	EXPL
Día 07 May 82	
TORERO (NEP)	EXPL
ALCE (HH)	LOCAL
Día 08 May 82	
LV-FCS B-200	LOCAL
PUMA SA-330	LOCAL
Día 09 May 82	
CARLOS (NEP)	EXPL
Día 11 May 82	
VINCHA (SUE)	LOCAL
LITORAL (SUE)	LOCAL
ALCE (SA-330)	LOCAL
LV-CAM L-188	BUSQ
VINCHA (SUE)	LOCAL
Día 12 May 82	
OSCAR (NEP)	BUSQ
LV-M JI B-200	NAV
LITORAL (SUE)	LOCAL
Día 13 May 82	
CITRICO (SUE)	NO SALIO
ALCE (SA-330	LOCAL
LV-JPR (NEP)	EXPL
LITORAL (SUE)	LOCAL
LV-MJI B-200	MLV
LV-SOL B-200	MLV
Día 14 May 82	
VINCHA (SUE)	LOCAL
LITORAL (SUE)	LOCAL
LV-MJI B-200	MLV - NO ENTRO
Día 15 May 82	
LV-sol B-200	MLV

LV-TAL MC-33	MLV
ÑV-MJI B-200	MLV
COLA (SUE)	LOCAL
Día 17 May 82	
LV-DIN FK-28	MLV - NO ENTRO
LV-DIN FK-28	MLV - NO ENTRO
Día 19 May 82	
LITORAL (SUE)	LOCAL
LV-PER FK-28	MLV
LITORAL 2SUE) - 3A-4	LOCAL
Día 20 May 82	
BONITO (SUE)	LOCAL
TABANO (A4)	REGRESO SIN TIRAR
LITORAL (SUE)	LOCAL
Día 21 May 82	
TABANO (A4)	NO ENCONTRARON BLANCO
ALCE SA-330	B y R
LV-RAL SH-7	B y R
TABANO (A4)	MLV
LV-GOM F-28	MLV - NO ENTRO
Día 23 May 82	
LV-SOL V801	LOCAL
TABANO (A4)	MLV
LITORAL (SUE)	LOCAL
TERO (SUE)	NO VIO BLANCO
LV-GOM F-28	CANCELADO
Día 24 May 82	
LV-SOL V200	LOCAL
DIA 25 MAY - MINA (SUE)	(CONVEYOR)
Día 26 May 82	
TABANO (A4)	SIN TIRAR
LV-MAL F-28	MLV
LV-MOL MC-32	MLV
Día 27 May 82	
LV-LUP L-188	NO ENTRO
LV-DAB B-200	RETRANSMISOR
TABANO (A4)	REG POR MET
Día 28 May 82	
TABANO (A4)	MOVENTNO TIRO
LV-MEZ (V80)	LOCAL
LV-VEC MC 32	LOCAL
Día 29 May 82	
COLIBRI (HH)	LOCAL
LV-LUP L-188	MLV
LV-MJI V200	RETRANSMISOR
LV-MAL F-28	MLV
LV-PER F-28	RETRANSMISOR
LV-SOL B200	RETRANSMISOR

Día 30 May 82	
LV-MAL L-188	MLV
ALA (SUE)	(INVINCIBLE)
Día 31 May 82	
LV-MAL F-28	MLV
Día 01 Jun 82	
LV-SOL B200	RETRANSMISOR
LV-DIM F-28	NO ENTRO
LV-SOL B-200	RETRANSMISOR
LV-DIM F-28	NO SALIO
PERITO HH	LOCAL
ALCE SA-330	LOCAL
LV-PIT B-200	LOCAL
LV-DIM F-28	NO ENTRO
LV-MJI B-200	RETRANSMISOR
LV-DIM F-28	NO ENTRO
Día 02 Jun 82	
BUBU B-80	MLV
Día 04 Jun 82	
LV-DI? F-28	MLV
Día 05 Jun 82	
TITI (2MC33)	REGRESARON DE MLV
LV-ALL B200	LOCAL
Día 07 Jun 82	
LV-GOM F-28	CANCELADO
LV-SOL B200	CANCELADO
LV-GOR F-28	REGRESO POR MET
LV-BER F-28	NO POR MET
Día 08 Jun 82	
LV-GOM F-28	NO ENTRO
LV-PER F-28	NO ENTRO
LV-GOM F-28	MALVINAS
LV-SOL B200	RETRANSMISOR
LV-PER F-28	MLV
TABANO (A4)	MLV
Día 09 Jun 82	
LV-MA F-28	MLV
LV-COM F-28	MLV
Día 11 Jun 82	
LV-DIM F-28	NO ENTRO
LV-SOL B-200	RETRANSMISOR
LV-DIM F-28	MLV
TABANO (A4)	LOCAL
Día 12 Jun 82	
TABANO (A4)	NO VIERON BLANCO
LV-MJI B-200	LOCAL

Día 13 Jun 82	
TABANO (A4)	LOCAL
LV-DIM F-28	NO ENTRO
Día 14 Jun 82	
TABANO (A4)	LOCAL
Día 15 Jun 82	
TABANO (A4)	LOCAL

HORAS DE VUELO A MLV (APROXIMADAS) CALCULADAS A 02:00 HORAS DE F-28 Y 03:00 HORAS DE L-188, TOTAL 135.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

Anexo FOXTROT
HOJA: 1

SISTEMA DE ARMA : A-4B "SKYHAWK"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA BAJA
2/05/82	1177.-	CUÑA.-	"AON".-	C-248.-	1er.Ten.BUSTOS.-	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S.	ART.ANT.NAVAL.-
				C-246.-	Ten.IBARLUCEA	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
				C-208.-	Ten.NIVOLI.-	FALLECIDO.- ZONA:58°05'W 52°04'S	ART.ANT.NAVAL.-
[illegible]/05/82	1180.-	ORO.-	"AON".-	C-206.-	1er.Ten.GAVAZZI.	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	ART.ANT.PROPIA.
8/05/82	1211.-	PERE.-	"AON".-	C-242.-	1er.Ten.GUADAGNI	DESAPARECIDO. ZONA:51°30'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
5/05/82	1232.-	MARTE.-	"AON".-	C-244.-	Cap.PALAVER.	DESAPARECIDO ZONA:51°25'S 59°30'W	ART.ANT.NAVAL.-
7/05/82	1247.-	TRUCO.-	"AON".-	C-215.-	1er.Ten.VELAZCO.-	RECUPERADO.- ZONA:51°29'S 59°39'W	MISIL SUPERFICI AIRE.-
8/06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C=226.-	1er.Ten.BOLZAN.-	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE
8/06/82	1297.-	CARTILLO.-	"AON".-	C-228.-	Alf.VAZQUEZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

SISTEMA DE ARMA : A4-B "SKYHAWK"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
/06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-204.-	Ten.ARRARAZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

A4-B.

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
06/82	1296.-	MAZO.-	"AON".-	C-204.-	Ten.ARRARAZ.	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

14-3.

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
1/05/82	1113.-	RUBIO.-	"AOT".-	C-433.-	1erTen.ARDILES.-	DESAPARECIDO ZONA:SE PERDIO CONTACTO CON EL PILOTO ANTES DEL ACCIDENTE.-	MISIL AIRE-AIRE.-
1/05/82	1181.-	ÑANDU.-	"AON".-	C-428.-	Ten.BEAN.-	DESAPARECIDO ZONA:SOBRE EL O.M. A 200 METROS DE UNA FF.AL N. DEL CANAL S. CARLOS,CERCA BAHIA HOSPITAL.-	MISIL AIRE-AIRE.-
1/05/82	1194.-	LIBRA.-	"AON".-	C-409.-	1erTen.LUNA.-	RECUPERADO.- ZONA ACC.: 15NM NW DE HOWARD.-	MISIL AIRE-AIRE.-
1/05/82	1198.-	RATON.-	"AON".-	C-403.- C-404.- C-407.-	May.PIUMA.- Cap.DONADILLE.- 1erTen.SENN.-	RECUPERADO.- RECUPERADO.- RECUPERADO.- ZONA ACC.: 5NM.AL S.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-
3/05/82	1215.-	FURAL.-	"AON".-	C-437.-	Ten.VOLPONI.-	FALLECIDO.- ZONA:1EN.DE BASE ARA CALDERON.-	MISIL AIRE-AIRE.-

SISTEMA DE ARMA : M-V "DAGGER"

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	MATRICULA AVION	[illegible]	SITUACION	[illegible]
[illegible]/05/82	1228.-	ORO.-	"AON".-	C-410.- C-419.- C-430.-	May.PUGA.- Cap.DIAZ.- Ten.CASTILLO.	RECUPERADO.- RECUPERADO.- DESAPARECIDO. ZONA:BAHIA E LEFANTE.-	MISIL SUPERFICIE AIRE.-
[illegible]/05/82	1266.-	[illegible]U.-	"AON".-	C-436.-	Ten.BERNHARDT	DESAPARECIDO. ZONA:51°30'S. 59°00'W.	MISIL SUPERFICIE AIRE.-

M-V

M.V.

:/05/82	1228.-	ORO.-	"ACN".-	C-410.- C-419.- C-430.-	Hay.FUGA.- Cap.DIAZ.- Ten.CASTILLO.	RECUPERADO.- RECUPERADO.- DESAPARECIDO. ZONA:BAHIA E LEFANTE.-	MISIL SUPERFICIE AIRE.-
5/05/82	1265.-	[illegible]U.-	"AOF".-	C-436.-	Ten.BERNARDI	DESAPARECIDO. ZONA:51°30'S. 59°00'W.	MISIL SUPERFICIE AIRE.-

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

H.V.

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
/05/82	1174.-	TRUENO.-	"AON".-	C-303.- C-313.-	Ten.CASCO.- Ten.FARIAS.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:50°00'S 64°00'W/50° 30'S/64°00'W/ 51°00'S/58° 00'W/51°30'S 61°00'W.-	CAIDOS EN EL MAR CUANDO VOLABAN HACIA EL "AON".-
/05/82	1188.-	PATO.-	"AON".-	C-309.- C-325.-	1er.Ten.MANZOTTI.- Ten.LOPEZ.-	DESAPARECIDO. DESAPARECIDO. ZONA:51°00'S 59°00'W.	ART.ANTIAEREA.- MISIL.-
/05/82	1230.-	JAGUAR.-	"AON".-	C-305.-	Ten BONO.-	DESAPARECIDO. ZONA:51°57'S 60°50'W.	ART.ANTIAEREA.-
/05/82	1235.-	TORO.-	"AON".-	C-304.- C-319.-	Ten.LUCERO.- Cap.GARCIA.-	RECUPERADO.- DESAPARECIDO. ZONA:CAMPO VERDE/RINCON DE PICASO.-	ART.ANTIAEREA.- ARTILLERIA ANTIAEREA NAVAL.-
/05/82	1268.-	ZONDA.-	"AON".-	C-301.- C-3	1erTen.VAZQUEZ.- 1erTen.CASTILLO.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:RADIAL 90 PUERTO ARGENTINO, 73NM	MISIL.- MISIL.-

A4-C.

SECRETO

SISTEMA DE ARMA : MK-62 "CANBERRA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
/05/82	1117.-	RIFLE.-	"A.N".-	B-110.-	1erTen.GONZALEZ Ten.DE IBAÑEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:49°30'S 59°30'W	MISIL AIRE-AIRE
13/06/82	1126.-	BACO.-	"AOT".-	B-108.-	Cap.PASTRAN Cap.CASADO	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA:APROX. 51°40'S.- 58°10'W.-	ART.ANT.-MISIL SUP.-AIRE.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1117.-	RIFLE.-	"A.S".-	E-110.-	1erTen.GONZALEZ Ten.DE IBARRA	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:49°30'S 59°30'W	MISIL AIRE-AIRE
06/82	1126.-	BACO.-	"AGT".-	E-108.-	Cap.PASTRAN Cap.CASADO	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA:APROX. 51°40'S.- 58°10'W.-	ART.AIR.-MISIL AIRE-AIRE.-

Brigadier ERNESTO [illegible]RACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

SISTEMA DE ARMA : M-III

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA HECHO
1/05/82	1109.-	DARDO.-	"AOT".-	I-015 I.O	Cap.GARCIA 1er.Ten.PERONA.-	FALLECIDO.- ZONA:PTO.ARG. RECUPERADO.- ZONA:AL E.DE PUERTO ARGEN TINO,SOBRE LA COSTA.-	ART.ANT.PROPIA. COLICION EN EL EN EL AIRE CON UN AVION SEA HA RRIER.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	NOVEDADES	CAUSA PERDIDA
1/05/82	1109.-	DARDO.-	"AOT".-	I-015	Cap.GARCIA	FALLECIDO.- ZONA:PTO.ARG.	ART.ANT.PROPIA.
				I.O	1er.Ten.PERONA.-	RECUPERADO.- ZONA:AL E.DE PUERTO ARGENTINO,SOBRE LA COSTA.-	COLICION EN EL AIRE CON UN AVION SEA HARRIER.-

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

ECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
/05/82	-	-	-	A-527.-	Ten.JUKIC.-	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	BOM.AEREO.-
/05/82	-	-	-	A-502.-	-	-	TODOS DESTRUIDOS EN TIERRA POR COMANDOS BRITANICOS EN BASE ARA CALDERON.-
				A-520.-	-	-	
				A-552.-	-	-	
				A-556.-	-	-	
				A-529.-	-	-	
/05/82	-	-	"AOT".-	A-531.-	May.TOMBA	RECUPERADO ZONA:HOWARD.	ART.ANTIAEREA.-
				A-511.-	Cap.BENITEZ	RECUPERADO.- ZONA:DARWIN.	MISIL.-
/05/82	332.-	PACU 2.-	EXP.Y REC.	A-540.-	Alf.VALKO.-	FALLECIDO.- ZONA:25NM AL S.DE CALETA OLIVIA,2NM DENTRO EL MAR	ESTRELLADO EN EL MAR.-
/05/82	-	-	-	A-509.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
/05/82	-	-	-	A-516.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
/05/82	1257.-	FIERRO.-	"AOT".-	A-537.-	Ten.CRUZADO.	DESAPARECIDO	ART.ANTIAEREA.-
				A-555.-	Ten.GIMENEZ.	DESAPARECIDO ZONA:DARWIN.-	ART.ANTIAEREA.-
/06/82	-	-	-	A-514.-	+	-	BOM.NAVAL.-
/06/82	-	-	-	A- .-	-	-	DEST.EN TIERRA POR BOMB.AEREO EN PTO.ARG. IA58

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIDO
/05/82	-	-	-	A-527.-	Ten.JUKIC.	FALLECIDO.- ZONA:DARWIN.	BOM.AEREO.-
/05/82	-	-	-	A-502.-	-	-	TODOS DESTRUIDOS EN TIERRA POR COMANDOS BRITANICOS EN BASE ARA CALDERON.-
				A-520.-	-	-	
				A-552.-	-	-	
				A-556.-	-	-	
				A-529.-	-	-	
/05/82	-	-	"ADT".-	A-531.-	May.TOMBA	RECUPERADO ZONA:HOWARD.	ART.ANTIAEREA.-
				A-511.-	Cap.BENITEZ	RECUPERADO.- ZONA:DARWIN.	MISIL.-
/05/82	332.-	PACU 2.-	EXP.Y REC.	A-540.-	Alf.VALKO.-	FALLECIDO.- ZONA:25NM AL S.DE CALETA OLIVIA,2NM DENTRO EL MAR	ESTRELLADO EN EL MAR.-
/05/82	-	-	-	A-509.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
/05/82	-	-	-	A-516.-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA.DARWIN.-
/05/82	1257.-	FIERRO.-	"AOP".-	A-537.-	Ten.CRUZADO.	DESAPARECIDO	ART.ANTIAEREA.-
				A-555.-	Ten.GIMENEZ.	DESAPARECIDO ZONA:DARWIN.-	ART.ANTIAEREA.-
/05/82	-	-	-	A-514.-	-	-	BOM.NAVAL.-
/05/82	-	-	-	A- .-	-	-	DEST.EN TIERRA POR BOMB.AEREO EN PTO.ARG.

Brigadier (R) ERNESTO HIPACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aerea Sur

SISTEMA DE ARMA : LEAR JET

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
1/06/82	2309.-	NARDO 1.-	DIVERSION.-	T-24.-	Vcom.DE LA COLINA My.FALCONIER.- Cap.LOTTUFFO.- S.A.LUNA.- S.Aux.MARIZA.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:51°11'S 60°22'W.	MISIL TIERRA-AIRE

Lear Jet.

SISTEMA DE ARMA : LEAR JET

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
/06/82	2309.-	NARDO 1.-	DIVERSION.-	T-24.-	Vcom.DE LA COLINA My.FALCONIER.- Cap.LOTTUFFO.- S.A.LUNA.- S.Aux.MARIZA.-	FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- FALLECIDO.- ZONA:51°11'S - 60°22'W.	MISIL TIERRA-AI

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

SISTEMA DE ARMA : HERCULES C-130

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA SINIESTRO
01/06/82	2258.-	TIZA.-	EXP.Y REC.-	TC-63.-	Vcom.MEISNER.- Cap.MARTEL.- Cap.KRAUSE.- S.P.LASTRA.- S.A.ALBELOS.- C.P.CARDONE.- C.P.CANTESANO.-	DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:50°28'S. 59°55'W.	PROBABLE MISIL AIRE-AIRE.-

SISTEMA DE ARMA : HERCULES C-130

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	TITULO	SITUACION	CAUSA HECHO
01/06/82	2258.-	TIZA.-	EXP.Y REC.-	TC-63.-	Vcom.MEISNER.- Cap.MARTEL.- Cap.KRAUSE.- S.P.LASTRA.- S.A.ALBELOS.- C.P.CARDONE.- C.P.CANTESANO.-	DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:50°28'S; 59°55'W.	PROBABLE MISI AIRE-AIRE.-

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

SECRETO

ANEXO "GOLF"

INFORME ESCUADRONES AEREOS M-V y A-4B/C

1. Las conclusiones obtenidas en el presente informe no deberán ser tomadas como principios taxativos de conducción y/o operación sino solo como una guía al solo efecto de ser adaptadas a futuros conflictos, donde deberán conjugarse con el Teatro de Operaciones, la meteorología, las capacidades del enemigo, sistemas de armas disponibles, etc.

OPERACIONES

2. No se observaron grandes dificultades en la tramitación de las órdenes fragmentarias. Con respecto a éstas los problemas detectados, son:

1°) Tiempos de Alarma: Las características del TO, de los blancos, influyó negativamente con respecto a los tiempos de alarma de 5', 15' y 30', lo que permitió una mínima planificación y coordinación en el empleo de los sistemas de armas.
Como conclusión sería conveniente para la ejecución de misiones de complejidad similar a las realizadas, un tiempo de 01:30 hs. Este tiempo es desde la recepción de la OF hasta el despegue de los aviones.

2°) Ordenes Fragmentarias con errores: Inicialmente se emitieron órdenes con configuraciones inadecuadas para el tipo de avión y/o blancos a batir y en algunos casos el radio de acción previsto era mayor que lo que permitían los sistemas de armas. Cabe resaltar que este tipo de error, dado las discusiones que se generan hasta su aclaración, deben tenerse en cuenta como factor de demora en el cumplimiento del horario.
Los sistemas tipo "Omega", "Inercial", "HUD", etc, requieren una preparación previa no menor de 10/15".

3. Las OF deberán aclarar los diferentes sistemas que concurren al mismo OM, dando como mínimo:

1°) Cantidad y tipo de aviones.

2°) Indicativo.

3°) Hora sobre OM.

4. Se cree conveniente, dado que los sistemas modernos de navegación trabajan en coordenadas geográficas, sustituir la codificación por grilla utilizando directamente dichas coordenadas. Ello disminuye los errores y facilita la rápidez en la preparación de la misión.

5. Se notó que la infraestructura de los AADD, influyó notablemente en los siguientes puntos:

1°) Autonomía: Por excesivo tiempo con motor en marcha en tierra y rodajes prolongados al no tener calles de rodajes y/o lugares de estacionamiento próximos a las cabeceras.

2°) Cumplimiento de horarios: Al no permitir un fluído despegue de aviones, pues no se admitían de uno/dos aviones a la vez en cabecera. Dado el largo de pista solo se podía despegar de un avión por vez.

3°) Organización del vuelo: Dado que no todos los aviones de la ELLA ó ELLAS intervinientes estaban próximos a la pista y al no poder enlazar por radio, no se conocía si existían ó no novedades en la puesta en marcha, negando el contacto necesario entre los integrantes de las mismas, en los momentos previos al despegue.

4°) Escuadrones aéreos distantes de los aviones: Se considera necesario, ubicar la Sala de Pilotos (tripulantes de alarma) junto a los refugios, lo que permitiría una fluída comunicación con el personal de apoyo técnico y evitando las demoras e inconvenientes producidos por los traslados de tripulantes a zonas alejadas de las instalaciones. Dicha instalación debe contar necesariamente con una sala de navegación y comunicación para la recepción directa de las órdenes.

5°) Limitaciones para la operación: En todos los casos se excedieron las limitaciones de pesos máximos de despegue, por los que se considera necesario una longitud mínima de pista de 2500 mts, para los AADD probables de despliegue según los TTOO.

6. En lo que respecta a ataques a buques, se considera que no se puede hablar de una táctica especial ó particular, dado que por no disponer de sistemas adecuados de "alarma radar", "radares de búsqueda", "armamento", etc, todos los ataques se limitaron a aproximaciones rasantes (lo más bajo posible), lanzando las bombas lo más cerca del blancopara lograr impactos directos, ya que era la única condición en que las mismas podrían explotar, asegurar el impacto y asegurar la supervivencia.

7. Ello evidencia que el armamento disponible no fué el adecuado, y no fué evaluado antes de las operaciones, resultando en un gran porcentaje ineficaz su empleo y comprometiendo la seguridad de la misma al tener obligatoriamente que sobrevolar los OOMM.

8. Por otra parte los parámetros de lanzamiento en algunos casos (BRP, Kappa III / Kappa III-E) que se debieron adoptar, no eran compatible con el empleo adecuado del medio aéreo para vulnerar las defensas antiaéreas navales, (que fue necesario su empleo por no disponerse de otro más apto.

9. En el caso particular de los sistemas A-4B/C, la total inoperatividad de sus cañones anuló sus posibilidades de defensa y disminuyó sensiblemente su capacidad ofensiva, dado que los buques eran extremadamente vulnerables a ésta arma como también los helicópteros.

10. No se pudieron realizar maniobras de diversión, ni tácticas de engaño por no conocerse la ubicación exacta de los blancos, ni tener equipamiento adecuado.

11. Se detectaron inconvenientes en las comunicaciones VHF con los controles en tierra y se comprobó la imposibilidad de mantener el silencio de radio total, sobre todo en tareas de reabastecimiento o durante navegaciones en condiciones meteorológicas adversas. Se hace necesario el estudio de equipamiento radioeléctrico apropiado para revertir este problema (UHF; HF; Frec Móviles, etc).

12. Se desaprovechó la posibilidad de usar el IFF en los modos militares 1 y 2 al no coordinar previo a las operaciones los códigos correspondientes a los diferentes sistemas de armas, con la artillería y los radares por desconocimiento de las reales posibilidades del equipamiento.

13. Inicialmente se repitieron misiones idénticas sobre un mismo OM con diferencia de tiempo suficiente (30/40 minutos) para alertar la caza enemiga y permitir la interceptación de los aviones propios en las rutas de aproximación con elevado número de bajas. Por lo tanto la separación entre ELLAS sobre un mismo OM no deberá exceder el tiempo de reacción del enemigo.

14. El tipo de aproximación y ataques realizados a Unidades navales han demostrado que la unidad operativa (ELLA) no debe ser mayor ni menor a 3 aviones para permitir una adecuada flexibilidad en su conducción y un mínimo de seguridad en batir el blanco.

15. Se careció de un adecuado reconocimiento y evaluación de los OOMM. Ello influenció, por no disponerse de una información anterior, realizar aproximaciones seguras y precisas. Se constato que los aviones de reconocimiento ofensivo demostraron no ser apropiados para este tipo de blanco (naval o terrestre con misiles). Asi mismo al carecer de una posterior evaluación de los ataques impidió conocer correctamente los resultados y/o corregir errores.

16. El tipo de empleo usado para eludir radares y AAa (rasante-gran velocidad), en las misiones de apoyo directo se hace difícil batir blancos puntos (identificación-ataque) limitándose al lanzamiento del armamento sobre zonas.

17. La falta de adiestramiento previo en el TO naval hizo que el mismo se realizara practicamente durante la ejecución de las operaciones no consiguiéndose en forma inmediata un nivel acorde al que exigían las circunstancias.

18. Lo expresado anteriormente fue agravado por la falta de experiencia y adiestramiento de la totalidad del personal, en vuelos con configuraciones de combate y lanzamiento de munición de guerra.

PERSONAL

19. El concepto de factor de planeamiento usado (1,5 ó 2,1 pilotos por avión), motivó el "No relevo" de tripulaciones. Este hecho desmostró que durante períodos prolongados de operaciones (15 días o más) actúa en forma negativa sobre el estado físico y moral del personal.

20. Se observó que el desgaste producido en el mismo es acumulativo y se considera que el mismo debe afectar al cumplimiento de las misiones.

21. Es imprescindible que por lo menos el efectivo a usar para tripulaciones de combate sea de 3 pilotos por avión, considerando por lo menos un 90% de aviones en servicio al inicio de las hostilidades. Ello permitirá rotar el personal operando siempre con tripulaciones descansadas.

22. El alojamiento y racionamiento de las tripulaciones debe ser cuidadosamente previsto, a los efectos de evitar desgastes adicionales producidos por incomodidades y mala alimentación. Factores esenciales en el estado anímico y de saludad del combatiente. Los mismos no se deben prever con las mismas consideraciones que para el resto del personal que no realiza actividad de vuelo.

MATERIAL

23. En general el material aéreo no tuvo inconvenientes remarcables en su utilización y puesta en servicio, superando normalmente el porcentaje de aviones en servicio al estimado por los planes; ello incidió negativamente en el personal. Los inconvenientes surgieron en el armamento (espoletas, cañones A-4B/C, etc), que han sido mencionados anteriormente.

EQUIPOS PERSONALES

24. El equipo de vuelo debe ser provisto con antelación y acorde con el o los probables TTOO, en que pueda ser empleado el sistema de armas.

25. El equipo de vuelo debe ser de provisión personal, a efectos de evitar el intercambio entre tripulantes permitiendo con esto una adecuada utilización del mismo, sin pérdidas de tiempo (Ej: trajas antiexposición).

26. Las deficiencias en los equipos personales, si bien fueron cubiertas de acuerdo a los requerimientos, durante las operaciones, con relativa prontitud, sería recomendable contar con los elementos con anterioridsd y en cantidad suficiente, se estima para tripulante de combate, DOS (2) de cada elemento como mínimo para cada piloto.

27. Por otra parte quedó demostrado a través de experiencias de tripulantes eyectados la baja calidad del equipo personal de vuelo (guantes, buzos, botas).

28. Estos elementos deberían ser probados y analizados por los usuarios para cada caso. Se enumeran algunos ejemplos:

1°) Guantes: Algunos pilotos perdieron los mismos en la eyección, por falta de ajuste en la muñeca.

2°) Campera de vuelo: La confección inadecuada de la campera imposibilita el libre movimiento del piloto dentro de la cabina, llegando a limitar el alcance de las manijas de eyección.

3°) Buzos de vuelo: Respecto a su confección tiene los mismos problemas que las camperas y es un elemento incómodo para utilizarlo en vuelo (Ej: cierres que se traban, cuellos y bolsillos mal colocados que imposibilitan su uso, etc).

4°) Botas de vuelo: La baja calidad de las mismas no asegura su uso en supervivencia por más de 1 ó 2 días.

29. Además el sistema de recambio usado por la FA en el Edificio Cóndor ha demostrado ser totalmente inadecuado y antifuncional, solucionandose con ello un problema adeministrativo del proveedor, pero no el real problema del usuario. Para ello se sugiere a la brevedad crear el sistema de provisión con las sugerencias anotadas en párrafos anteriores, a través de las salas de supervivencia de las Unidades.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

ANEXO "HOTEL"

ARTILLERIA ANTIAEREA

1. Los medios Superficie-aire desplegados en las BBAAMM de la FAS incluyendo el Teatro MLV, son los especificados en el Apéndice 1.

2. Los medios constituyeron la totalidad de los que posee la Fuerza Aérea, con excepción de UNA (1) Ba Bofors L60 que permaneció en la Br Ae V.

3. Las experiencias recogidas en las BBAAMM, están referidas a:

1°) Despliegue.

2°) Emplazamiento.

3°) Integración con los medios de las otras Fuerzas.

4°) Procedimientos de empleo.

5°) Tipos de ataques y resultados.

6°) Eficiencias.

7°) Deficiencias.

8°) Situación actual de artillería dentro de la Fuerza.

9°) Conclusiones.

10°) Proposiciones.

DESPLIEGUE

4. La totalidad del Personal y Material, con excepción de la Ba 20 mm de SCZ, fue desplegado por modo aéreo en distintos tipos de aviones no registrándose ningún tipo de inconveniente de paletizado, carga y descarga.

5. Dichos traslados fueron efectuados en oportunidad y con total celeridad conforme a lo dispuesto a tal fin, constatándose que los tiempos empleados para carga y descarga fueron reducidos considerablemente respecto a anteriores despliegues con igual material y mismo tipo de avión.

EMPLAZAMIENTO

6. Teniendo en cuenta el material propio y el de otras fuerzas asignado a cada Base, en todos los casos se implementó una defensa tipo omnidireccional acorde con el objetivo a defender, teniendo en cuenta todos los aspectos doctrinarios que hacen a su empleo en concordancia con las áreas sensibles a defender.

7. Unicamente en la BAM GRA se dividió el área a defender en TRES (3) sectores diferenciados, asignándole uno a cada Fuerza como responsabilidad, implementándose con los medios que cada una de ellas disponía.

8. Para este caso lo ideal hubiera sido tomar como base un emplazamiento omnidireccional de la Ba Rh 202 y complementarla con el resto del material, en especial las Pz Bofords, cuyos vabres en velocidad azimutal, inicial y de fuego no pueden ser ni siquiera comparables al material antes mencionado.

INTEGRACION CON LOS MEDIOS DE LAS OTRAS FUERZAS

9. En las BBAAMM todos los medios de artillería de las otras Fuerzas se integraron con los propios, quedando subordinados al CIC a través del Jefe de Ba de Fuerza Aérea.

PROCEDIMIENTOS DE EMPLEO

10. Todos los sistemas de cada una de las Bases estuvieron bajo control del CIC, y que por estar constituídas básicamente con armas de tubo liviana de puntería óptica, es decir de un corto alcance, los mismos debían actuar en forma descentralizada contra los probables ataques sorpresivos del enemigo y a cota mínima.

11. Las Baterías 35 mm como así también el lanzador Roland de CRV actuaban bajo control directo del CIC.

12. Cada sistema de tubo actuó con un radar táctico "ELTA", el cual proporcionaba la alerta temprana local, siendo ésta transmitida y comprobada por el Jefe de Ba.

13. Los estados de alerta para las armas antiaéreas fueron dados por los CIC respectivos.

14. En todos los casos los sistemas tuvieron enlace con el CIC por intermedio del Jefe de Batería, las Baterías 35 mm de SJU y GAL y el Lanzador Roland de CRV se efectuó mediante lineas directas Punto a Punto o bien radioeléctricas, no registrándose inconvenientes sobre el particular.

TIPOS DE ATAQUES Y RESULTADOS

BAM CONDOR

15. Los ataques llevados a cabo por los aviones Harrier fueron siempre sorpresivos y a muy baja altura, pese a ello en todos los casos el radar táctico "ELTA" dió la alerta aunque en alguna oportunidad fue mínima.

16. El primer ataque registrado el 1 de mayo, el radar dió la alerta con una anticipación de 10" aproximadamente, no disparando las piezas de artillería; es decir que ese tiempo si bien muy corto es suficiente si el artillero está en su puesto y listo para entrar en acción.

17. En todos los demás ataques las armas antiaéreas dispararon en tiempo, consiguiendo neutralizar la totalidad de los ataques.

18. La alerta temprana fue proporcionada por intermedio del director de tiro SKY GUARD, radar "ELTA" y tres puestos de observadores del aire que constituían la ROA allí existente.

19. En una oportunidad y por información de la ROA se alerta el sistema defensivo, produciéndose el derribo de un avión propio por parte de la batería 35 mm de ejército.

20. El día del ataque terrestre final, prácticamente la totalidad de las bajas inflijidas al enemigo fueron por el empleo de las armas antiaéreas en tiro superficie-superficie.

BAM MLV

21. Al igual que en la BAM CONDOR todos los ataques fueron realizados a muy baja altura, para luego y dada la tremenda efectividad de la defensa lanzar sus armas a más de 3.500 metros de altura como así también fuera del alcance en distancia de las mismas.

EFICIENCIAS

22. En las armas de tubos no se registraron novedades de material durante todo el lapso de las operaciones, en cuanto a fallas se refiere.

23. La dotación de munición establecida fue correcta, teniendo en cuenta el consumo de las armas del Teatro MLV.

24. Los radares tácticos de alerta temprana "ELTA", funcionaron satisfactoriamente, registrándose en dos oportunidades novedades en el de CRV y en una el de SCZ, las cuales fueron subsanadas por el Taller Regional QUILMES en menos de 48 horas, los refugios para el Personal próximos a las posiciones fueron óptimos.

25. El racionamiento para todo el personal desplegado en el terreno, fue muy bueno no registrándose ningún tipo de inconvenientes sobre el particular.

26. El personal de Ejército desplegado en la BAM SJU, con dos baterías 35 mm tenía óptimos conocimientos operativos lográndose de esa manera integrar perfectamente el sistema.

27. Por las características del material emplazado en la BAM SJU y el grado de ideneidad del personal, constituyó la mejor defensa que se logró integrar.

28. En el despliegue de los medios por modo aéreo se redujeron los tiempos de carga y descarga del material considerablemente.

DEFICIENCIAS

29. No se contó con personal para efectuar los relevos teniendo en cuenta las horas de operación.

30. Prácticamente la totalidad de los Jefes de Pieza del material con puntería óptica pertenecía a la especialidad Banda de Música.

31. Faltan completar equipos de comunicación para dos baterías del Escuadrón de la BAM GAL y para una batería del Escuadrón de la Br Ae V.

32. Si bien no se registraron novedades importantes de material, es imprescindible contar con personal técnico en cada una de las baterías Rh 202 en la especialidad de Mecánico de motores, electrónicos y armamento.

33. Las novedades en cuanto a operación y al estado del material desplegado perteneciente a las otras fuerzas fueron los siguientes:

1°) BAM CRV

a) El Lanzador Roland de Ejército estuvo la mayor parte del tiempo fuera de servicio por falta de repuesto.

b) El personal que lo operaba desconocía aspectos básicos en cuanto a emplazamiento y operación propiamente dicho, como por ejemplo empleo de las contramedidas electrónicas que posee el equipo, uso del IFF, etc.

c) Para la defensa puntual del lanzador se emplazaron TRES (3) piezas monotubo calibre 20 mm que por su característica, totalmente obsoletas, no justificaban en lo más mínimo el solo esfuerzo de mantenerlas emplazadas e incorporadas al sistema.

d) El personal a cargo de estas armas poseía escasos conocimientos operativos.

2°) BAM TRE

a) El personal de la armada que operaba el material Bofors bitubo, sus conocimientos eran escasos y rudimentarios.

3°) BAM SJU

a) No se registraron novedades.

4°) BAM SCZ

a) El personal de ejército que operaba el material calibre 30 mm desconocía aspectos básicos sobre emplazamiento para implementar una defensa.

5°) BAM GAL

a) No se registraron novedades.

6°) BAM GRA

a) Tanto el personal de la Armada como el de Ejército desconocía aspectos elementales de defensa aérea como así también operación del material.

b) El apoyo técnico de Ejército, a pesar de ser numeroso el personal que poseía, en muchas oportunidades las novedades de motores y de electrónica fueron solucionadas por el personal de Fuerza Aérea.

SITUACIONES ACTUAL DE ARTILLERIA ANTIAEREA DENTRO DE LA FUERZA

LUGAR DE ASIENTO	TIPO DE MATERIAL Y CANTIDAD	OBSERVACIONES
MDP	2 Ba 35 mm Superfledermaus 1 Ba 35 mm SKY-Guard 1 Ba TCM 20 mm	1 quedó en MLV Falta Director de tiro.
RYD	3 Ba Rh 202 Cal 20 mm (27 pzas)	
GAL	2 Ba Rh 202 Cal 20 mm (18 pz)	9 Pz quedaron en MLV
CRV	1 Ba Rh 202 Cal 20 mm (9 Pz)	6 Pz quedaron en MLV
DIL	1 Ba 40 mm Bofors L60	

CONCLUSIONES

34. De las experiencias recogidas en las BBAAMM del continente y especialmente en el Teatro MLV, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1°) Dadas las características de los aviones actuales y su futura evolución para los próximos diez años, el material que poseemos Rh 202 cal 20 mm, las Ba 35 mm y el Misil Roland se advierte que tendrán una vigencia aproximada de unos DIEZ (10) años más.

2°) Sea cual fuere el dimensionamiento de una defensa antiaérea en una Unidad Aérea en concordancia con su importancia, posición geográfica, grado de amenaza, etc, no justifica la necesidad de integrar los sistemas con material de otras fuerzas.

3°) A los efectos de lograr una defensa balanceada y en profundidad y teniendo en cuenta que cada sistema tiene un radio de acción determinado es necesario establecer una conjunción entre los de tubo y misiles para poder dar respuesta a distintos tipos o condiciones de ataques.

4°) Independientemente de lo expresado en el inciso anterior, y al margen de los sistemas elegidos, es necesario complementarlos con los misiles portátiles superficie- aire, los que brindan flexibilidad al esquema defensivo que de por si es estático.

5°) Quedó demostrada la efectividad del sistema Rh 202 cal 20 mm que posee la Fuerza, contra ataques sorpresivos y a cota mínima que es uno de los problemas más acusiantes de la hora actual, con una relación costo-eficacia sumamente ventajosa.

6°) Quedó demostrada la gran efectividad de las baterías Oerlikon 35 mm, material ya conocido por el personal de la fuerza y que está en servicio desde 1970.

7°) Debido al radio de acción de las armas antes referido, quedó demostrado que una conjunción de cañones de 35 mm y misiles Roland es óptimo, restando por cubrir el espacio por encima de las posibilidades de este misil con otro de alcance medio.

8°) Quedó demostrada la efectividad del radar "ELTA".

9°) Quedó verificada la eficacia de las armas de tubo contra blancos terrestres.

10°) El sistema TIGER-CAT, no fue efectivo estando totalmente desactualizado en un teatro de esta naturaleza. Los mismos conceptos para las ametralladoras 12,7 mm.

11°) Los resultados de los combates contra el incursor fueron los siguientes:

a) Aviones derribados comprobados 13

b) Aviones derribados probablemente 6

c) Aviones averiados 3

12°) Dichos datos mencionados corresponden, aproximadamente a:

a) Misil Roland 2

b) Misiles portátiles 2

c) Batería 35mm 8

d) Pz 20 mm 10

13°) Quedó demostrado,en relación al calibre, el efecto destructor del 20 mm debido principalmente a las estructuras muy compartimentadas del avión Harrier, que lo hacen vulnerable.

14°) Los ataques del enemigo en su gran mayoría fueron a muy baja altura, y ante la eficacia de la defensa de corto alcance, se produjeron numerosos ataques con líneas de lanzamiento fuera del alcance de nuestras armas como así también en altura, que ocasionaron significativos daños.

15°) Los escuadrones antiaéreos deben ser dotados, como mínimo, con el 50% del total, con personal en función primaria, a los efectos de la instrucción, actualización permanente de conocimientos y mantenimiento del material, completándose el resto con personal de cualquier otra especialidad y recibiendo una instrucción como adscripto (Banda de Música, oficinistas, maestranza, etc).

16°) El personal de tropa y tal como está estipulado en la actualidad debe seguir cumpliendo funciones auxiliares dentro del rol de las Baterías.

PROPOSICION

35. La Defensa Antiaérea con medios superficie-aire de las Unidades de la Fuerza Aérea como así también de los centros de poder y objetivos en general que hacen al interés nacional, debe ser responsabilidad directa y primaria de la Fuerza, por tratarse de medios que por esencia constituyen un sistema integrado por: Caza interceptora, radares de vigilancia y artillería antiaérea, los cuales al momento actual no puede ser concebida su operación en forma independiente, encontrándose a su vez vinculados por afinidad propia de los elementos que intervienen, quedando claramente enmarcadas estas opperaciones dentro de la misión específica de la Fuerza Aérea, de la cual una de las partes es el control del espacio aéreo. A esto debe involucrarse la Defensa Civil.

36. Implementar la defensa antiaérea de las BBAAMM con medios propios de Fuerza Aérea.

37. Desafectar las ametralladoras Browing 12,7 mm como arma antiaérea, transfiriendo las mismas a las compañías de defensa de los escuadrones de tropa para su empleo como arma de apoyo.

38. Incrementar la dotación permanente de personal técnico y operativo en los escuadrones antiaéreos y dotar a las Unidades de paz del personal y material que será de dotación en operaciones de guerra.

39. Incrementar el material Rh 202 cal 20mm llevando el número de pz a 12 en lugar de los 9 actuales por Batería.

40. Incrementar el número de baterías cálibre 35 mm acorde con cantidad de Bases a implementar.

41. Adquirir sistemas Roland, ya conocido y experimentado o similares en cuanto a su radio de acción.

42. Adquirir misiles portátiles para integrar los sistemas.

43. Adquirir un sistema misilístico de alcance medio para contrarrestar los ataques por encima de los 3.500 metros de altura.

APENDICES:

1 - Despliegue de los medios de la artillería antiaérea.

APENDICE I

DESPLIEGUE DE LOS MEDIOS DE LA ARTILLERIA ANTIAEREA

UNS	Rh 202	TCM 20mm	Ba 35mm	Cañón 35mm	Lanzador SAM 7	Misil SAM 7	Radar ELTA	MUNICION Rh 20mm	MUNICION TCM 20mm	MUNICION 35mm	MATERIAL ASIGNADO DE OTRAS FUERZAS
CRV	6						1	9.750			1 Lanzador Roland (Ejerc) 3 Pz Monotubo 20mm (Ejerc)
TRE	6						1	9.000			10 Pz Bofors L60 monotubo(ARA)
SCZ		8					1		48.000		5 Pz HS 30mm monotubo (Ejerc)
[illegible]AL	9		1	2 (y)			1	6.600		5.000	
SJU	9						1	13.500			2 Ba Oerlikon 35 mm (Ejerc)
GRA	9						1	13.400			4 Pz HS 30mm/monotubo (Ejerc) 10 Pz Bofors L60 Bitubo (ARA)
MLV	9		1		4	22	3	34.200		15.950	2 Ba Oerlikon 35 mm (Ejerc) 1 Lanzador Tiger-Cat (Ejerc) 9 Pz amet 12,7 (Armada)
CONDOR	6				2	8	1	10.500		7.600(x)	1 Ba Oerlikon 35 mm (Ejerc)

REFERENCIAS: (x) Ejército
(y) No se dispuso del director de tiro Sky-Guard por no haber sido recepcionado en el país.

ANEXO "INDIA"

COMUNICACIONES

ASPECTOS DOCTRINARIOS

1. Dado la rapidez con que se debió implementar los medios de comunicaciones, no se coordinó con las otras Fuerzas ningún procedimiento especial. No obstante lo expresado, la Fuerza Aérea proporcionó los medios necesarios (personal, HF, RTTY y Tel) para enlazarse con Armada (Puerto Belgrano y Espora) y Ejército (V Cuerpo).

2. Un aspecto derivado de la falta del accionar conjunto de Armada, fué que enviara en los primeros días de operaciones, mensajes en la FAS cifrados con sus claves, siendo de esa manera ininteligible para el destinatario.

ASPECTOS OPERATIVOS

Areas de reconocimiento y exploración

3. En ésta área a igual que en las tareas de reabastecimiento, se operó en los enlaces radioeléctricos (A-T y A-A) en texto claro, debido a la falta de sistemas de seguridad en el equipamiento de abordo.

4. Esta deficiencia debe ser solucionada al más corto plazo ya que con los sistemas actuales de radiointerceptación y radiogoniometría, el enemigo puede en un tiempo muy breve obtener la posición de nuestros aviones y obrar en consecuencia.

PERDIDAS PROPIAS

Material

5. Debido que aún no se ha podido realizar un recuento exhaustivo, no se conoce con exactitud las pérdidas sufridas.

6. Del material perdido, los transreceptores Grinel son los de mayor trascendencia, siendo las cantidades aproximadas las siguientes:

1°) TR 62 H..... 10

2°) TR 61 H..... 13

ENSEÑANZAS CONJUNTAS

7. En éste conflicto no se realizaron tareas conjuntas de comunicaciones. Dado que cada Fuerza tiene su modalidad de trabajar en tiempo de paz, es utópico pretender que al pasar a un conflicto bélico cada una de las Fuerzas cambien su forma de trabajo en forma inmediata. Este debe prepararse con tiempo suficiente y teniendo en cuenta:

1°) Formación e instrucción del personal.

2°) Estandarización del material.

DESPLIEGUE DE LOS MEDIOS DE ARTILLERIA ANTIAEREA Y RADARES

8. Al iniciarse las operaciones en el Departamento Comunicaciones del CAE,

no se tenían los requerimientos de comunicaciones a brindar a la Artillería Antiaérea, Radares y CIC, ésto fué solucionado con medios disponibles para otras tareas y las adquisiciones de material hechas a último momento.

9. Es imperioso realizar una coordinación entre el CAE y el CAD, a los efectos de solucionar ese inconveniente ó en su defecto el CAD, debe asumir la responsabilidad de brindar el apoyo de comunicaciones a sus Unidades desplegadas.

M EDIOS DE COMUNICACIONES PROPIOS

Material

10. De acuerdo con lo previsto, el máximo de tráfico entre las BBAAMM del Continente, fué cursadopor los sistemas alámbricos (TTY y Tel) proporcionados por ENTEL.

11. El desempeño de éste Organismo, fué brillante ya que satisfizo en calidad, cantidad y tiempo los requerimientos que se le formularon.

12. A pesar de lo expresado que da el interrogante de su eficiencia al cambiar de oponente (CHILE), en un nuevo conflicto bélico ya que éste sistema (línea física - microonda) es muy sencible al sabotaje, ataque aéreo y escucha por parte del personalqque lo atiende.

13. Se deben prever sistemas propios para reemplazar a los medios proporcionados por ENTEL, estos sistemas deben ser de distintas características como ser:

1°) Radioeléctrico en HF de 1,5 Kw como mínimo.

2°) Dispersión Troposférica.

3°) Satélite.

14. Como alternativa del sistema alámbrico entre el Comando y las Bases en el Continente y como medio principal con MALVINAS, se utilizaron los transrecepto res Grinel.

15. En el enlace con MLV fué donde se pudieron apreciar las características técnicas, especialamente en Modo "Cripto", las que se detallan a continuación:

1°) Por los medios conocidos no se le puede efectuar radiogoniometría.

2°) Por los medios conocidos no se le puede hacer radiointerceptación ni radioescucha.

3°) Cuando las distancias superan los 500 kms y las condiciones de propagación son regulares ó malas, el nivel de ruido imposibilita el uso del "Saltador de Frecuencia". (Esto ocurrió en varias oportunidades entre las 20:30 y 00:30 horas aproximadamente).

4°) En el Modo "Cripto" se hace imposible el empleo de varios equipos simultáneamente cuando las antenas están próximas.

16. A fín de evitar los inconvenientes mencionados y mejorar el rendimiento del equipamiento Grinel, es conveniente adoptar las siguientes medidas:

1°) Determinar un sistema de antenas de alta ganancia que permita el máximo de aprovechamiento del amplificador lineal.

2°) Aumentar la potencia del amplificador; llevándolo a 1,5 Kw como mínimo.

3°) Estudiar un sistema de control remoto que permita operar simultáneamente varios equipos sin que se interfieran entre sí.

Personal

17. El personal de radiooperadores asignados al CFAS, provino de los distintos ámbitos de la Fuerza Aérea Argentina, por lo tanto presentaba un espectro de conocimientos muy dispares entre sí.

18. Esta situación motivó la impartición de instrucción, teniendo en cuenta los puntos siguientes:

1°) Normas y procedimientos de comunicaciones a emplear en el Campo Táctico.

2°) Operación del Equipamiento Grinel.

19. Por lo expresado las Redes de la FAS no funcionaron a su máximo nivel de eficiencia desde el primer día de su instalación.

20. Cabe destacar la voluntad del personal de Operadores para integrarse al sistema y asimilar los nuevos conocimientos.

Sugerencias

21. A fín de evitar la repetición de éste hecho, se sugiere adoptar las siguientes medidas:

1°) Intensificar la instrucción que imparte el Grupo I Comunicaciones Escuela, al personal de Comunicaciones en las distintas Guarniciones Aéreas, donde se encuentran destinados.

2°) Producir una rotación constante en el personal de Oficiales y Suboficiales del Grupo I Comunicaciones Escuela, a fín de posibilitar que aumente el núm ero de especialistas con experiencia de comunicaciones en apoyo de las Operaciones Aéreas.

MEDIOS DE COMUNICACIONES DE LAS OTRAS FUERZAS

22. Con respecto a los medios de las otras Fuerzas, dado que no se realizaron trabajos en conjunto y no hubo intercambio de información, solo cabe expresar lo siguiente:

1°) Armada: Si bién cuenta en HF con transreceptores de muy buena calidad, sus sistemas de seguridad están basados en los mezcladores de voz, principio ya superado por los sistemas Saltadores de Frecuencias empleado en FAA.

2°) La Fuerza Ejército, carece de sistemas de seguridad modernos en HF y VHF/FM.

3°) Las dos Fuerzas mencionadas emplean sus medios con un criterio muy rígido ajustando todo su accionar a las prescripciones reglamentarias de tiempo de paz, ignorando las exigencias propias de un verdaero conflicto bélico.

PROBLEMAS ORGANICOS QUE DIFICULTARON LAS OPERACIONES

23. Según la orgánica de la Fuerza Aérea, la obtención, mantenimiento y normas de operación del material de comunicaciones terrestres, son regidas por los siguientes organismos:

1°) Dirección de Comunicaciones (Comando de Regiones Aéreas).

2°) Departamento Comunicaciones y Electrónica (Comando de Operaciones Aéreas).

3°) Subdirección de Electrónica (Comando de Material).

4°) Grupo I de Comunicaciones Escuela (Comando de Operaciones Aéreas).

24. Esta diversidad de Comandos que participan parcialmente en la ejecución del Anexo "Comunicaciones" del Plan de Campaña, tienen una vivencia operativa de la situación muy dispar entre sí lo que dificulta una rápida y eficiente ejecución del mencionado Anexo.

25. A efectos de solucionar los inconvenientes mencionados se sugiere que todas las instancias que deban participar en la Planificación, previsión, mantenimiento y operación de los m edios de comunicaciones, dependan de un sólo Organismo, que a su vez sea el único responsable del resultado del apoyo de comunicaciones a las operaciones aéreas que se realicen en los distintos TTOO.

X

ANEXO "JULIET"

INTELIGENCIA

ASPECTOS DOCTRINARIOS

1. En el estricto marco del área inteligencia no se puede hablar, no ya de planeamiento sino de coordinación, dado que en las fases previas al día "D" (02 ABR 82) no intervino orgánica ó aisladamente personal de inteligencia de la Fuerza Aérea.

2. Así resulta que finalidades secundarias e intereses sectarios viciaron de nulidad una Apreciación de la Situación que fue, por lo menos, dirigida por la Armada Nacional.
Esta concepción parcial y triunfalista en su engañosa sencilles, distorcionó realidades historica y políticas e hizo olvidar preceptos permanentes de la guerra moderna.

3. Con posterioridad las vinculaciones se limitaron al intercambio de informes más o menos incompletos. Para el caso de la Armada ciertas circunstancias se pudieron superar en base al conocimiento personal de los Oficiales de enlace (Capitán de Fragata), quienes disponían de bibliografía proveniente del SIN, donde se explicitaba en detalle características del material naval enemigo y algunas capacidades del mismo. Todo ello en el plano de la misma consulta, no Planeamiento.

4. Con la Fuerza Ejército fue imposible la integración con el G2 del TOS, pues el desconocimiento de la situación, real o aparente, motivo que despues de unas pocas comunicaciones no se insistiera ni si quiera a nivel consulta.

5. La prueba irrefutable de todo lo expuesto es que a través de los CUARENTA Y CINCOS (45) días de operaciones militares el EM de la FAS se transformó en la fuente de información más explotada por las otras DOS (2) Fuerzas, a través de los Oficiales de enlace, pero ello desgraciadamente no sirvió para un reciclaje del planeamiento o para satisfacer las necesidades de las operaciones en desarrollo, sino como hecho especulativo para adjudicarse méritos que la Fuerza Aérea por profesionalismo y/o ingenuidad política no supo explotar.

6. En sintesis es imposible hablar dentro de la materia que nos ocupa (inteligencia) de Planeamiento conjunto, pues:

1°) No se observó la firme presencia de la J-II - EMC, que constituye la cabeza del Sistema de Inteligencia Militar Conjunto y debe proporcionar las bases para el Planeamiento Militar.

2°) Limitada intervención del Organo de Inteligencia de la FA, medio tecnico que debió reunir la información y producir inteligencia sobre el componente militar de su responsabilidad primaria.

3°) En el Nivel Estratégico Operacional (NEO) el alcance de la inteligencia tiene que ser determinado por la estrategia operacional a la que se sirve y será mayor cuando lo requieran un Comando Conjunto, que uno Específico. Esto fue totalmente desvirtuado por los hechos. El CAE nivel superior de

la FAS presentó un Plan, desconociéndose participación en el mismo por parte del órgano inteligencia, si es que la tuvo. Siendo este el nivel superior que debió aportar inteligencia no información, para que el A-2 FAS planificara, dirigiera y ejecutara su propio esfuerzo con los medios asignados y la colaboración de los colaterales (N-2 y G-2).

INTELIGENCIA DE COMBATE - RESULTADOS - EVALUACIONES ACCIONES A NIVEL CONJUNTO

7. Por ser el nivel específicamente militar y donde se conforma el conocimiento necesario para apoyar la conducción táctica de la operación militar y en especial la operación aérea, debemos enjuiciar cruda y minuciosamente lo acontecido en Inteligencia de Combate.

8. Para usar una guía o patrón de razonamiento haremos el análisis sobre los CUATRO (4) pasos del Ciclo de la Inteligencia.

Dirección o planeamiento de la producción

9. La base de este paso está en la formulación de los EEI que deben ser seleccionados por el Comandante con el asesoramiento del A-2. Pero esto no sucedió así y fué el Dpto A-3 que produjo constantemente el asesoramiento para la selección de los EEI y fue de ésta forma debido:

1°) Diferencia jerarquica notoria en la conformación inicial de los Dptos A-3 y A-2 (Comodoros - Mayor).

2°) Diferente política para la constitución de los Dptos A-3 y A-2, mientras en el DPto A-3 el personal era seleccionado por el Comandante, JEM y A-3 por:

a) Idoneidad profesional.

b) Personalidad y prestigio dentro la Fuerza.

c) Experiencia operativa.

el personal del Dpto A-2 era ordenado desde Buenos Aires.

3°) A cargo de Inteligencia quedó un Mayor cuya experiencia se había desarrollado en el CATONO e inicialmente había sido asignado al CODASUR, desconociendo su sistema de armas.

Obtención de la información

10. En esta fase se hace necesario enfocar DOS (2) aspectos:

1°) La explotación de la Fuente de Información.

2°) El empleo de los procedimientos de reunión.

11. En tiempo de guerra las fuentes de información en el nivel táctico u operacional se reducen al enemigo que enfrentamos dentro del ambiente operacional, a que están sujeta nuestra misión.

12. Es por ello que la explotación se debe desarrollar con todos los medios

propios que tomen contacto con el mismo. Lo cual presupone que Inteligencia no contará con medios exclusivos para dicha explotación, sino que deberá utilizar todos, Específicos ó Conjuntos que le aseguren una rápida obtención de la Información.

13. Si el aporte de Inteligencia por los niveles superiores se produce normalmente, a quien deba elaborar inteligencia de combate le quedan básicamente como procedimiento de Reunión de Información:

1°) Exploración y Reconocimiento.

2°) ITC.

3°) Interrogatorio de prisioneros.

13. Ahora bien en la práctica ninguno de éstos procedimientos pudo ser empleado por el A-2 en integridad y oportunidad.

14. La Exploración y Reconocimiento se condujo en relación permanente con operaciones, es decir se efectuaba el pasaje de información directo SOER - A-3. Luego se procesaba la misma con total desvinculación del A-2. Es muy cierto que el A-2 nunca tuvo problemas en acceder a esa información, pero es lógico presuponer que en un EM los temas deben encausarse por sus carriles naturales y no tener que estar a la "caza" de la información.

15. No obstante es preciso aclarar que pese a los inadecuados medios disponibles, la Exploración y Reconocimiento satisfizo necesidades básicas de Información, no así con la aerofotografía que careció totalmente de material apto para sobrevolar los OOMM y permitir realizar evaluación de daños.

16. Los ITC tendrían que ser objeto de un análisis más profundo, pero en honor a la brevedad diremos respecto a los mismos que:

1°) El personal de inteligencia en las BBAAMM:

a) Debía esperar que las tripulaciones fueran interrogadas por Operaciones o su Jefe de Escuadrón.

b) No podía realizar el adelanto telfónico (punto a punto), hasta tanto Operaciones o el Jefe de Escuadrón concluyese su comunicación del A-3 del CFAS.

2°) Para el Dpto A-2 los ITC adelantados telefónicamente o por mensaje resultaban hechos anecdoticos o un medios de controlar el cumplimiento de las órdenes, pues su escencia ya era conocida con bastante antelación por quién debía conocer la inteligencia y no la información.

3°) La inexperiencia de los interrogadores, su falta de integración al Sistema de ARmas y en algunos casos el no haber participado de las exposiciones previas a vuelo han hecho que la información llegada al A-3 y al A-2 no en todos los casos fuera exactamente igual.

Interrogatorio a prisioneros

17. La cantidad de prisioneros, UNO (1) invalida cualquier tipo de especu-

lación que se quiera hacer al respecto maxime si se tiene en cuenta que desde el momento de su captura (después de la eyección) hasta que se toma contacto con el mismo pasarán más de CUATRO (4) días con lo cual todo interrogatorio táctico pierde vigencia.

8. En este punto lo llamativo es que desde la captura en HOWARD por personal de Ejército pasa por DOS (2) ó TRES (3) instancias y ninguna de ellas produjo un informe del interrogatorio.

19. La experiencia vivida hace que debamos poner enfasis en DOS (2) medios no debidamente explotados:

1°) Los POA, que con la debida instrucción y adiestramiento se transforman en elementos insustituibles.

2°) Equipos adecuados de filmación en los aviones de combate.

ELABORACION O PROCESO DE LA INFORMACION

20. Al llegar a éste paso vemos que poco ó nada tenemos para procesar:

1°) El nivel superior no nos produce inteligencia sino que nos envía información.

2°) Los niveles inferiores con reales problemas de hacernos llegar en oportunidad la información.

3°) Operaciones que en su dinámica absorbe y utiliza la información sin transformar ó comparar.

21. Si a ello se le agrega el desarrollo de otras tareas más identificadas con la RRPP (atención periodistas - obtención programas BBC) y la poca inclinación antural de todo el personal de Inteligencia por el análisis de operaciones y material de guerra, concluiremos que de ningún modo el resultado fué satisfactorio.

Diseminación

22. Dentro de la mediatez en que desarrollo el ciclo para la inteligencia de combate éste es el paso que mejor grado de cumplimiento alcanzó pues la inteligencia que se produjo fué defendida en forma oportuna y a los niveles que en cada caso correspondiera.

23. No cabe agregar nada más a todo lo expuesto para demostrar que a nivel conjunto no hubo inteligencia de combate.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

APENDICES

1 - Daños producidos a la Fuerza Naval del enemigo.

2 - Daños producidos a la Fuerza Aérea del enemigo.

COMANDO FAS
DPTO A-2

ANEXO "JULIET"
Apéndice 1

DAÑOS PRODUCIDOS A LA FUERZA NAVAL DEL ENEMIGO

F E C H A	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
01 MAY 82	FRAGATA (No identificada)			1		M-V ELLA TORNO MISION 1105
04 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 SHEFFIELD	1				SUPER ETENDART ELLA LITORAL
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ARDEN	1				M-V ELLA LIBRA MISION 1194
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA LAUCHA MISION 1199
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		A-4B ELLAS LEO Y ORION MISIONES 1196/97
21 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 (No identific)			1		M-V ELLA CUECA MISION 1193
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 GLASGOW			1		A-4B ELLA MULA MISION 1198
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA ZORRO MISION 1184
21 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 (No identificada)			1		M-V ELLA LEON MISION 1183
21 MAY 82	DESTRUCTOR TIPO COUNTY - ANTRIN			1		M-V ELLA CUÑA MISION 1181
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER ARGONAUT			1		A-4Q
21 MAY 82	FRAGATA TIPO LEANDER (No identificada)			1		M-V ELLA PERRO MISION 1182
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 ANTELOPE	1				A-4B ELLA NENE MISION 1211
23 MAY 82	FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21(No Identific)				1	A-4Q
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4B ELLA CHISPA Y NENE MISIONES 1223/24
24 MAY 82	FRAGATA (No identificada)				1	A-4C ELLA JAGUAR MISION 1230
24 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (CAMBERRA)				1	M-V ELLA AZUL MISION 1225
25 MAY 82	BUQUE DE TRANSPORTE (No identificado)				1	M-V ELLA MARTE MISION 1232
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 42 COVENTRI	1				A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)			1		A-4B ELLA ZEUS MISION 1237
25 MAY 82	FRAGATA TIPO 22 (No identificada)				1	A-4B ELLA VULCANO MISION 1236

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
25 MAY 1982	FRAGATA (NO IDENTIFICADA)	-	-	-	1	A4-C ELLA TORO MISION 1235.-
25 MAY 1982	PORTA CONTENEDORES ATLANTIC CONVEYOR	1	-	-	-	SUPER ETENDART.-
30 MAY 1982	PORTAAVIONES (INVINCIBLE)	-	-	-	1	SUE/A-4C ELLA ZONDA MISION 1268.-
08 JUN 1982	FRAGATA PLYMOUNT	1	-	-	-	M-V ELLAS PERRO/GATO MISIONES 1291/1292.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR TRISTAN	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR GALAHAD	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
11 JUN 1982	DESTRUCTOR GLAMORGANG	-	-	1	-	MISIL SUP.-SUP.-
	Tn	21.920		32.780		

COMANDO FAS
DPTO A-2

SECRETO

FECHA	TIPO DE BUQUE AFECTADO	HUNDIDO		AVERIADO		ADJUDICADO POR
		COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
25 MAY 1982	FRAGATA (NO IDENTIFICADA)	-	-	-	1	A4-C ELLA TORO MISION 1235.-
25 MAY 1982	PORTA CONTENEDORES ATLANTIC CONVEYOR	1	-	-	-	SUPER ETENDART.-
30 MAY 1982	PORTAAVIONES (INVENCIBLE)	-	-	-	1	SUE/A-4C ELLA ZONDA MISION 1268.-
08 JUN 1982	FRAGATA PLYMOUNT	1	-	-	-	M-V ELLAS PERRO/GATO MISIONES 1291/1292.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR TRISTAN	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
08 JUN 1982	B/ASALTO SIR GALAHAD	-	-	1	-	A-4B ELLA DOGO/MASTIN MISIONES 1289/1290.-
11 JUN 1982	DESTRUCTOR GLAMORGANG	-	-	1	-	MISIL SUP.-SUP.-
	Tn	21.920		32.780		

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

COMANDO FAS
DPTO A-2

SECRETO

ANEXO "JULIET"
Apéndice 2

DAÑOS PRODUCIDOS A LA FUERZA AEREA ENEMIGA

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPO DE MAQUINA Y CANTIDAD	DERRIBADOS		AVERIADOS		ADJUDICADO POR
			COMPROBADOS	PROBABLES	COMPROBADOS	PROBABLES	
01 May 82 0830	- Pto. Argentino	- Sea Harrier	2		1		
		Helicóptero			1		
04 May 82 1230	- Darwin	- Sea Harrier	2				- Artillería Antiaérea
19 May 82 0600	- Punta Arenas (Chile)	- Helo Sea King	1				- Quemado Intencionalmente
21 May 82 0942	- Pto. Howard	- Sea Harrier	1				- Blow Pipe - Piloto Prisionero
21 May 82 1456	- Pto. Howard	- Sea Harrier		1			- M - V
		- Sea Harrier		1			- Blow Pipe
21 May 82 1350	-	- Sea Harrier			1		- Ejército Argentino
22 May 82 1430	- Darwin	- Sea Harrier		1			- Artillería Antiaérea
22 May 82 1530	- Darwin	- Sea Harrier		1			- Artillería Antiaérea
23 May 82 1300	- Howard	- Sea Harrier		1			- Combate Aéreo
24 May 82	-	- Sea Harrier		1			- Error identificación por parte propia tropa
24 May 82 1417	-	- Sea Harrier	1				- Por Roland
25 May 82 1210	- Pto.Argentino	- Sea Harrier	2				- Artillería Antiaérea
27 May 82 1710	- Pto.Argentino	- Sea Harrier	1				- Artillería Antiaérea
27 May 82	- Darwin	- Sea Harrier	1				- Artillería Antiaérea 20 mm.
28 May 82 0900	- N.Goose Green	- Helo Sea King	1		1		- IA - 58

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPOS DE AVIONES Y CANTIDAD		DERIBADOS		AVERIADOS		ADJUDICADO POR
				COMPROBADO	PROBABLE	COMPROBADO	PROBABLE	
31-MAY-82 1156	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	2	2	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA
01JUN-82 1416	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	1	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.ROLAND
09-JUN-82 1110	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	-	1	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.RIN 3

COMANDO FAS
DPTO A-2

SECRETO

FECHA Y HORA	LUGAR	TIPOS DE AVIONES Y CANTIDAD		DERRIBADOS		AVERIADOS		ATRIBUIDO POR
				CONFIRMADO	PROBABLE	CONFIRMADO	PROBABLE	
MAY-82 1156	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	2	2	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA
-82 1416	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	1	-	-	-	ARTILLERIA ANTIAEREA.ROLAND
-82 1110	PUERTO ARGENTINO	SEA HARRIER	1	-	1	-	0	ARTILLERIA ANTIAEREA.RIM 3

14

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante Fuerza Aérea Sur

ANEXO "KILO"

DEFENSA DE INSTALACIONES

1. Los efectivos afectados a defensa de instalaciones en las BBAAMM de campaña consistieron en el equivalente a una compañía de defensa de nuestra orgánica.

2. Las BBAAMM de CRV y GAL por ser unidades fijas de la fuerza y tener otro tipo de instalaciones el esquema de defensa fue distinto al de las de campaña.

3. Independientemente de ello se obtuvieron las siguientes enseñanzas:

1°) Los efectivos de la Fuerza pueden dar seguridad contra ataques de fracciones menores, principalmente golpes de mano a objetivos claves de la Unidad, como por ejemplo aviones, combustible, armamento, alojamiento del Personal, quedando fuera de su alcance el control del area exterior.

2°) La defensa exterior ante ataques de magnitud debe asegurarla la Fuerza Ejército.

3°) Todas las Unidades de la Fuerza en un Teatro de Operaciones deben tener la zona controlada por las tropas de Ejército.

4°) Si bien no se pudieron extraer resultados concretos sobre el particular, ya que el único ejemplo sería el ataque a la BAM, Cóndor, el cual se realizó frontalmente con una gran cantidad de efectivos y medios, se comprobó lo siguiente:

a) La aproximación del enemigo la realiza de noche.

b) Utiliza en consecuencia visores nocturnos.

c) Utiliza aparatos de puntería infrarrojos.

d) Emplea el mortero permanentemente.

e) Mientras se aferra en el terreno sigue avanzando.

f) No utiliza granadas de mano.

g) Emplea las ametralladoras como arma de apoyo.

h) Hace uso de bengala.

i) Los grupos están formados por DIEZ (10) hombres que poseen

1 lanzador de misiles.

3 ametralladoras.

4 morteros tipo descartables de 51 mm .

j) Comunicaciones.

k) Operan independientemente y son relevados de acuerdo con la situación de combate.

l) Son transportados por helicóptero, logrando una gran movilidad.

PROPOSICIONES

4. Teniendo en cuenta los aspectos señalados y a los efectos de actualizar nuestros sistemas, se propone lo siguiente:

1°) Empleo del mortero, que permita cubrir una amplia zona en profundidad.

2°) Empleo de las ametralladoras emplazadas en lugares claves que permitan el control de un área considerable.

3°) Uso de los visores nocturnos de luz residual, los individuales en una relación de uno cada cinco hombres y también los tipos binoculares con bipode para las posiciones fijas.

4°) Empleo de minas antipersonal en lugares bien delimitados y difíciles de controlar.

5°) Empleo en todo lo posible de los cercos de alambre.

6°) Mantener de noche iluminada todas las zonas, recordando que la oscuridad es un aliado del enemigo y éste lo necesita.

7°) Construir refugios subterráneos para alojamientos de la tropa como puesto de cabecera de un sector determinados del terreno bajo su responsabilidad.

8°) Tener en cuenta en el esquema defensivo el emplazamiento de las armas antiaéreas ante un eventual empleo de éstas contra blancos terrestres.

9°) Emplear las ametralladoras 12,7 como arma de apoyo.

10°) Incluír en el equipo individual del soldado la pala.

11°) Implementar en las bases de campaña una sala de armas con repuestos y personal técnico para efectuar reparaciones menores y mantenimiento del armamento.

12°) Incluír en la dotación de cada fracción en el terreno o puesto, el lanzabengala.

13°) Incorporar vehículos livianos blindados para todo terreno para dar movilidad y potencia de fuego a la Defensa.

14°) Dotar al personal de equipos de combate livianos y calefaccionados para zona fría, en especial chalecos.

15°) Dotar de helicópteros para lograr una gran movilidad.

ANEXO "LIMA"

RADARES

1. La actividad de radar en la FAS se realizó a través de los medios pertenecientes al Gpo 2 VYCA, que fueron asignados de la manera siguiente:

Radar AN/TPS 43 y W430 Westinghouse, un Escdr Móvil en:

1°) COMODORO RIVADAVIA

2°) RIO GALLEGOS

3°) RIO GRANDE

4°) MALVINAS

2. Posteriormente se agregaron, bajo control operacional de la FAS y operados por personal de Fuerza Aérea, DOS (2) radares pertenecientes a Ejército, instalados en:

Radar CARDION MKII-ALERT:

1°) BAM SAN JULIAN

2°) BAM SANTA CRUZ

3°) BAM MALVINAS

3. Los radares así distribuídos permitió el control de todos los vuelos en altura, prácticamente en todo el litoral ATLANTICO y dentro del alcance de radar en la zona de responsabilidad de la FAS y el apoyo al cruce entre las islas y el continente. A media y baja altura permitió llevar la situación aérea particular de cada base.

4. El uso dado al radar, en general, fue el de Vigilancia y Control de Tránsito Aéreo y Apoyo a la Navegación en la recuperación de aviones al regreso de las misiones de combate; el radar de MLV sumó a esas tareas las de identificación, guiado táctico y en una función atípica, detectando barcos sobre el horizonte.

5. El material de radar Westinghouse fue apropiado para la tarea. En MLV se evidenció la necesidad de contar con unas consolas de interceptación ya que el control de los propios aviones y la vigilancia sobre las PAC enemigas, sumado a la proximidad en que se desarrollaban las acciones en varias oportunidades saturó y superó la capacidad de control.

6. El material de radar CARDION, de Ejército, se evidenció como eficaz pero el nivel de conocimiento de su personal técnico

fue deficiente y el operativo absolutamente nulo, lo que obligó a Fuerza Aérea a hacerse cargo de la operación, instrucción de los operadores y del mantenimiento aún con elementos de Ejército.

Relaciones con las otras Fuerzas(desde el punto de vista VYCA)

Con la Armada

7. Al comienzo de las operaciones se solicitó a la Armada las capacidades de los radares embarcados ingleses, los que, por ser de las mismas características que equipan nuestra Flota tendrían que ser conocidas por material naval.

8. Dicho informe nunca llegó en forma completa, lo que obligó a adoptar capacidades de radar y de CCME de acuerdo con informaciones extraídas de revistas especializadas y asumir otras. Los pocos informes recibidos fueron incompletos, tardíos y parcializados sin inteligencia previa.

9. La Armada, a excepción de un barco anclado en PTO DESEADO al cual se lo unió telefónicamente al CIC CRV y que pasó información, esporádica y a requerimiento de vigilancia; nunca se integró a la red de FA para explotar la información aire obtenida por sus buques como piquete radar.

Con la Fuerza Ejército

10. Con Ejército se advirtió la buena voluntad de los Comandos de integrar sus medios de radar de vigilancia a los de Fuerza Aérea. El éxito de la integración quedó en manos de los Jefes de Grupo de Artillería Antiaérea quienes reaccionaron de distinta manera. Como ejemplo negativo se destaca el Jefe del GADA 121 quien por ignorancia o desinterés obstaculizó sistemáticamente la integración. El resto de los GADA colaboraron, en la medida que comprendían la prioridad de la tarea, en forma efectiva. Se destaca aquí la colaboración del Jefe del radar CARDION destinado en MLV.

11. El personal de Ejército asignado a los radares no tienen conocimiento de la explotación del equipamiento, ni siquiera para la función de vigilancia en el TO para lo que fueron adquiridos, por lo que FA tuvo que hacerse cargo de las tareas de operación e instrucción.

12. Dicho personal en general no demostró deseos de integrarse al trabajo conjunto (caso GADA 121), ni voluntad para incrementar sus conocimientos sobre radar, presumiblemente por falta de motivación profesional.

13. Con respecto de este material se sugiere, para mejor aprovechamiento de los medios, tanto material como doctrinariamente, se gestione su transferencia a la Fuerza Aérea responsable de la Vigilancia Aérea y que está en condiciones de operarlos y dar la alarma en tiempo oportuno y orgánicamente.

SECRETO

ANEXO MIKE

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

GENERALIDADES

1. La Sección Poerativa de Búsqueda y Salvamento (SOBYS) se organizó a partir del 5 Abr 82 de acuerdo con lo establecido en el Proyecto de Reglamento de Operaciones Aéreas de Búsqueda y Salvamento para el desarrollo de Operaciones Militares.

MISION

2. "Realizar la búsqueda, asistencia y salvamento del personal y material en peligro durante el desarrollo de las operaciones aéreas militares, centralizando y coordinando la utilización de todos los medios adecuados y disponibles, a fin de contribuir al logro del objetivo establecido para la FAS".

ORGANIZACION

3. El CFAS (SOBYS) a efectos de dar cumplimiento a la tarea impuesta emitió el 8 Abr 82 una directiva para todas las unidades dependientes, incluída Malvinas. En la misma establecía claramente la Organización, Funcionamiento y Tareas a realizar, durante la búsqueda, asistencia y salvamento del personal y material en peligro (Apendice N° 1 -Directiva 01/82 - CFAS - Sistema de Búsqueda y Salvamento).

4. El 16 Abr 82 el CFAS emitió el Plan de Operaciones y en el Apéndice N° 2 -"Búsqueda y Salvamento ", del anexo DELTA "Operaciones", actualizaba y reafirmaba el contenido de la directiva mencionada.

5 En el citado documento de previó la implementación de un Subcentro para MLV, dependiente de la FAS, a efectos de centralizar las operaciones. Ello no fué posible de concretar, por cuanto MLV ya contaba con su propio órgano en la materia, dependiente de otro comando. No obstante se trabajó en armónica coordinación.

6. Por su favorable ubicación en cuanto a la distancia a las islas e infraestructura, se crea el Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento ADO. Allí se destinan 2 helicópteros S-61 con capacidad de rescate en el mar, 3 aviones MU-2/60 para búsqueda y el personal idóneo necesario para su funcionamiento.

7. La SOBYS se organizó en base a una Jefatura y a una Sala de Situación, a cargo de un Oficial Jefe y un Oficial Subalterno como Auxiliar.

8. Para la asistencia de BYS en el mar, sobre las rutas de aproximación y retorno a los OOMM, el CAE coordinó con la ARMADA la puesta a disposición de la FAS de dos embarcaciones, hecho que en la realidad no se concretó y donde la FAA instaló un radiofaro y un VHF multicanal. (TXT 3788 GHO Abr 82.CAE).(Apéndice N°2).

9. Durante las prácticas efectuadas el sistema operó normalmente; no obstante durante las operaciones existieron novedades no pudiendo determinarse si en realidad fué causa de los equipos o de la no atención de los mismos.

Por este motivo se estima conveniente la instalación fija de dichos elementos en buques de búsqueda y salvamento y el establecimiento de mejores canales de comunicación (Apéndice N°3).

DESARROLLO DE LAS OPERACIONES

10. El seguimiento de las operaciones en desarrollo se realizó utilizando los mismos elementos con que contó "Puesto de Comando", con el agregado de algunos canales de comunicación propios y algunas graficaciones particulares.

11. Se emitieron 36 órdenes fragmentarias que reflejan la actividad realizada por la SOBYS y además se abrió un legajo individual con cada caso de búsqueda donde se registran las acciones tomadas.(Apéndice 7).

12. El detalle de las principales salidas son las siguientes:

1) Búsqueda de un helicóptero UH- 1H de Ejército desaparecido al Sur de Caleta Olivia - se lo encontró a las 14:10 del mismo día frente a Puerto NAVA a unos 2000 metros de la costa, tripulación y pasajeros fallecidos.

2) 04 May 82 - búsqueda del ARA Aviso Sobral atacado en alta mar por helicóptero enemigo mientras buscaba la tripulación de un MK-62. Se destacó un F-27, un DHC-6 y un Bell-212. Se lo encontró el 050955 May 82, 30MN al Sur de ADO, rescatándose dos heridos graves de abordo. Se trasladó a un nuevo Capitán al mismo y se lo acompaño hasta entrada a puerto. Posteriormente se ralizó el traslado de OCHO féretros a EPO, por modo aéreo (un F-27).

3) 13 May 82 - Requiere Ejército colaboración para la identificación de posibles balsas a la deriva entre Masarredo y Cabo Blanco. En el lugar se identificaron lobos de mar y peñascos que parecían balsas; el 14 May se verificó que las posibles balsas avistadas por EA eran pequeñas embarcaciones de pesca con bandera Argentina.

4) 24/27 May - búsqueda Alférez VALKO desaparecido con IA-58 a las 15;30 en CRV. Se lo encontró fallecido a 10 km al Sur de Caleta Olivia sobre el mar a 2 Km de la costa.

5) 24 May 82 informa Ejército Argentino de ADO que el Subteniente ABRAHAM ha desaparecido en el mar, presumiblemente se internó en la playa con la bajante y al crecer el mar lo sorprendió en una isla. Se realizan 2 salidas de S-61 y no se lo encuentra. Al día siguiente es recuperado fallecido, ahogado, cerca de la playa.

6) 28 May 82 - MLV solicita rescatar de la BASE CALDERON en la Isla Borbón a dos tripulantes de M-5 eyectados y cuatro tripulantes de ARA que no estaban en buenas condiciones físicas. Se envía sobre el crepúsculo un DHC-6 y un F-27 de apoyo, pero al llegar al OM no visualizan la pista y no hacen contacto con VHF. Regresan sin novedad.

7) 29 May 82 - Se repite la operación anterior tomando la previsión de llegar al OM en diurno. Se rescatan a 2 Oficiales de FAA y 3 Oficiales y 1 soldado de ARA. Además se trasladan los restos del Teniente VOLPONI.

8) 06 Jun 82 - En 9 vuelos de asistencia se evacuaron en helicóptero 131 heridos desde el buque ARA BAHIA PARAISO a la BAM SCZ, mientras el barco navegaba de MLV a PUNTA QUILLA . (FAA-5, EA-68, ARA-58).

13. De lo acontecido especificamente en MLV, se desconocen aún los detalles por ausencia de los protagonistas, pero se puede inferir que los inconvenientes principales se incrementaron a mediados de Mayo y después de los hechos de San Carlos. Allí las fuerzas de superficie perdieron rápidamente territorio y se perdió también la libertad de acción para BYS.

14. A partir de ese momento es donde más se sintió el efecto de - la limitada autonomía del material aéreo afectado, la casi nula capacidad de rescate en el mar y la ausencia de aviones de búsqueda.

15. Esto coincidió con el mayor número de pilotos eyectados de la FAS. Hecho que se pone aún más de manifiesto la nula capacidad de BYS en las islas y que influyó negativamente en la moral de los pilotos.

16. Para atenuar estas deficiencias se emitió un suplemento del - Manual de Supervivencia, dando instrucciones y consejos útiles exclusivamente para las Islas MLV, durante el otoño-invierno. (Apéndice N°4).

17. Asimismo se mantuvo actualizado a todos los subcentros la posición de las fuerzas terrestres en las islas, para que mediante una debida instrucción se lograra en parte neutralizar la deficiencia de BYS, en el área mencionada.

18. Debido a que muchos de los inconvenientes surgidos durante ---- las eyecciones y los rescates se debieron a fallas o mal empleo de los -- equipos individuales, se destacó un profesor de supervivencia a todas las unidades para que asesore minuciosamente a los tripulaciones .

19. Asimismo se le encomendó controlar y sugerir las mejoras necesarias en los equipos , teniendo en cuenta la experiencia recogida de los pilotos eyectados en combate.

26. Los aviones y helicópteros procedentes del ámbito civil, tres (3) MU-2/60, dos (2) S-58 y dos (2) S-61, tenían mayor aptitud para la opereción sobre el mar por cuanto contában con la mayoría del equipamiento requerido y las performances necesarias.

27. Sugerencias: Formar una Unidad específica con aviones de búsqueda y asistencia y helicópteros de rescate que respondan con sus características a las exigencias de los posibles TTOO; es decir:

1°) Gran alcance: Está demostrado que estas misiones son de duración prolongada por las distancias que normalmente es necesario recorrer.

2°) Movilidad: Deberá verse reflejada también en la capacidad de -- operación en aeródromos de campaña.

3°) Penetración: Tener capacidad para penetrar en el territorio enemigo utilizando por lo menos contramedidas electrónicas y elementos de navegación autónomos de alta precisión.

4°) No se deben descuidar tampoco a las otras caracteristicas que distinguen a los medios aéreos.

28. El equipamiento mínimo necesario para realizar operaciones eficaces es el siguiente:

- Radioaltimetro. c/u 2.
- Piloto automático.
- Navegador Omega o inercial.
- Radar con modos de búsqueda.
- Receptor DF - HOMMING de gran alcance.
- HF - Multicanal con sistema de seguridad.
- VHF de 720 canales -c/u-2.
- Contramedidas electrónicas.

PERSONAL

29. Solamente los tripulantes de Fuerza Aérea tenían conocimiento de los procedimientos de BYS. El personal incorporado con las aeronaves privadas no fueron adiestrados ni normalizados en las tareas a desarrollar con antelación a las operaciones.

20. También se comprobó que las unidades no dieron estricto cumplimiento a las tareas ordenadas en el Plan del CFAS, especialmente en lo dispuesto en el párrafo 10 -inciso 5°) del Apéndice 2 - BYS.

RESCATE DE TRIPULACIONES

21. En esta materia se pueden mencionar los siguientes hechos:

1°) Hubo cincuenta y siete (57) tripulantes que no regresaron de su misión.
2°) Se tiene información de la eyección de dieciocho (18) tripulantes.
3°) De los pilotos eyectados, cuatro (4) llegaron por sus propios medios a su base de origen o a posiciones de fuerzas amigas.
4°) El enemigo rescató a tres (3) pilotos nuestros
5°) Los pilotos no eyectados, y que fueron rescatados sin vida, son site (7).
6°) Los helicópteros de MLV y las patrullas terrestres rescataron diez (10) pilotos.

22. Debe resaltarse que todos los rescates planificados se concretaron con exito.

23 Como conclusión de los antecedentes expuestos, cabe afirmar que fue bajo el número de tripulantes recuperados en misiones específicas de rescate, y esa deficiencia se debió casi exclusivamente a los inadecuado de los medios aéreos y a la poca eficiencia del Subcentro MLV.

EL MATERIAL

24. Debido a que la Fuerza Aérea no cuenta con unidades específicas de Búsqueda y Salvamento, el Centro Coordinador y los Subcentros fueron organizados en base a los medios aéreos y de superficie puestos a disposición por le CAE y distribuidos según el Apéndice N°5.

25. Al respecto cabe mencionar que el material aéreo asignado, un (1) F-27, un (1) DHC-6, tres (3) Bell-212 y tres (3) Hugues-500D, no fue el más apto para la búsqueda, asistencia y salvamento en el mar, por performances y equipamiento.

30. Por lo expresado anteriormente se han insumido muchas horas de vuelo en readaptaciones, estandarización y adiestramiento.

31. Por tal motivo se sugiere como necesario para el futuro conformar una reserva aeronáutica a la que se le deberá impartir los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para desarrollar operaciones aéreas eficaces.

APOYO DE OTRAS FUERZAS ARMADAS

32. La organización de BYS se estructuró teniendo en cuenta el cumplimiento de la responsabilidad de la FAA en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en todo el Teatro de Operaciones y las aguas jurisdiccionales.

33. A tal efecto se ha coordinado con la Fuerza Ejército y con la Armada Nacional a fin de lograr la participación eficiente de otros medios de superficie en la realización de las tareas de BYS.

34. Con el EA no hubo ningún inconveniente y se logró una adecuada coordinación y empleo que satisfizo los requerimientos formulados por la SOBYS. Se destacó el envió de patrullas terrestres en Malvinas hacia los lugares de probable eyección de pilotos cuando no se pudo realizar la búsqueda con medios aéreos.

35. La deficiencia detectada en el Ejército se limitó a las comunicaciones, donde se pudo apreciar que para mantener la fidelidad y la seguridad con los equipos disponibles, no tenían la rapidez que es de desear en el desarrollo de operaciones aéreas.

36. Con la Armada surgió el inconveniente que no acepta que la FAA ejerciera la responsabilidad innata de la centralización de las operaciones de BYS de las aeronaves y crearon con dicho fin el Grupo de Tareas de Superficie 50 (Apéndice N°6).

37. No obstante lo expresado en el párrafo anterior durante las operaciones se realizaron algunas tareas de búsqueda en forma coordinada, sin mayores inconvenientes.

38. Se destacó la búsqueda de superficie efectuada por el AVISO SOBRAL a los tripulantes de MK-62, la del buque BAHIA PARAISO y HERALD (inglés) al desaparecer el C-130 TC-63 y la asistencia brindada a los pilotos eyectados en la zona de Bahía Elefante por personal de la Base Calderón en la Isla Borbón.

TACTICAS EMPLEADAS DURANTE LAS OPERACIONES

39. Con los medios asignados a BYS la única táctica posible para los aviones fue el vuelo bajo acompañado de un casi absoluto silencio de radio y para los helicópteros el vuelo de contorno, en lo posible en horas de poca - luz (crepúsculos) o visibilidad reducida.

ZA AEREA ARGENTINA
MANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "MIKE" - Apéndice 1

COMODORO RIVADAVIA
08 ABR 82
COPIA Nº

DIRECTIVA 01/82 CFAS

TEMA: SISTEMA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO

1. Para ejecutar las tareas de Búsqueda y Salvamento (BYS) se utilizará la organización establecida en el Agregado 1. Cada unidad dependiente de este Comando creará el Subcentro Coordinador correspondiente.

2. Los Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (SCCBYS) CRV, SJU, SCZ, MLV, GAL y GRA actuarán mediante la coordinación general que efectúe la Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBYS) de la Central de Operaciones Aéreas (COA).

3. Cada SCCBYS ejecutará en forma autónoma la BYS en un radio de 50 millas de su base.

4. Podrán ejecutar también dichas tareas a distancias superiores siempre que los medios disponibles tengan la capacidad necesaria y que se haya realizado la coordinación previa con la SOBYS.

5. Cuando los medios asignados no sean suficientes o adecuados, se informará de inmediato a la SOBYS del CFAS, quien coordinará y ordenará a quien corresponda la ejecución de la tarea.

6. Mientras vuelen unidades operativas los helicópteros de BYS deberán estar en alerta a 3 minutos o en espera a 30 minutos, según la situación y cantidad de material de cada unidad.

7. Los SCCBYS contarán con el material de vuelo señalado en el Agregado 2.

8. Los helicópteros estarán afectados también a tareas de seguridad y defensa; por lo que deberá preverse una adecuada coordinación de empleo teniendo en cuenta que fueron esencialmente desplegados para operar en BYS.

9. Durante las operaciones se utilizará para los enlaces las frecuencias y codificaciones establecidas para aeronaves y CIC en la Directiva Nº 01/82 del CODASUR (Apéndices Nº 1 y Nº 2 de los Anexos A B C y D).

TAREAS

10. Los SCCBYS deberán:

1º) Mantener actualizada la situación de los medios aéreos y terrestres de BYS, como así también de cartografía y elementos de información necesarios.

2º) Mantener graficada a partir de la iniciación del despliegue:

a) Medios aéreos asignados para BYS.

b) Patrullas de salvamento disponibles.

c) Equipos de supervivencia de las tripulaciones.

d) Rutas de aproximación y retorno a los OOMM de las unidades que operen en los TTOO y que estén en su area de influencia.

e) Ubicación de las fuerzas amigas.

f) Información de la ubicación de las fuerzas enemigas.

3º) Coordinar y realizar tareas de BYS a partir de la iniciación del despliegue.

4º) Designar un integrante del SCCBYS para cada reunión previa al vuelo, o en su defecto a un Aviador Militar que se desempeña como tripulante de los medios aéreos de BYS quien expondrá de acuerdo con la guía señalada en el Agregado 3.

5º) Controlar a partir de la iniciación del despliegue:

a) Que todas las tripulaciones cuenten con elementos de supervivencia, primeros auxilios y de señalamiento adecuados, de tal manera que puedan ser portados, incluso, al abandonar la aeronave en vuelo.

b) El correcto funcionamiento de los equipos de comunicaciones portátiles y elementos pirotecnicos de señales a ser usados en supervivencia.

c) Los elementos de flotación individual o colectiva, según sea el tipo de aeronave a ser usada en las misiones que sobrevolarán zonas marítimas.

6º) Intensificar la actualización de los conocimientos de supervivencia, señalamiento y orientación de acuerdo con el ambiente geográfico de los TTOO.

Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
Comandante CFAS

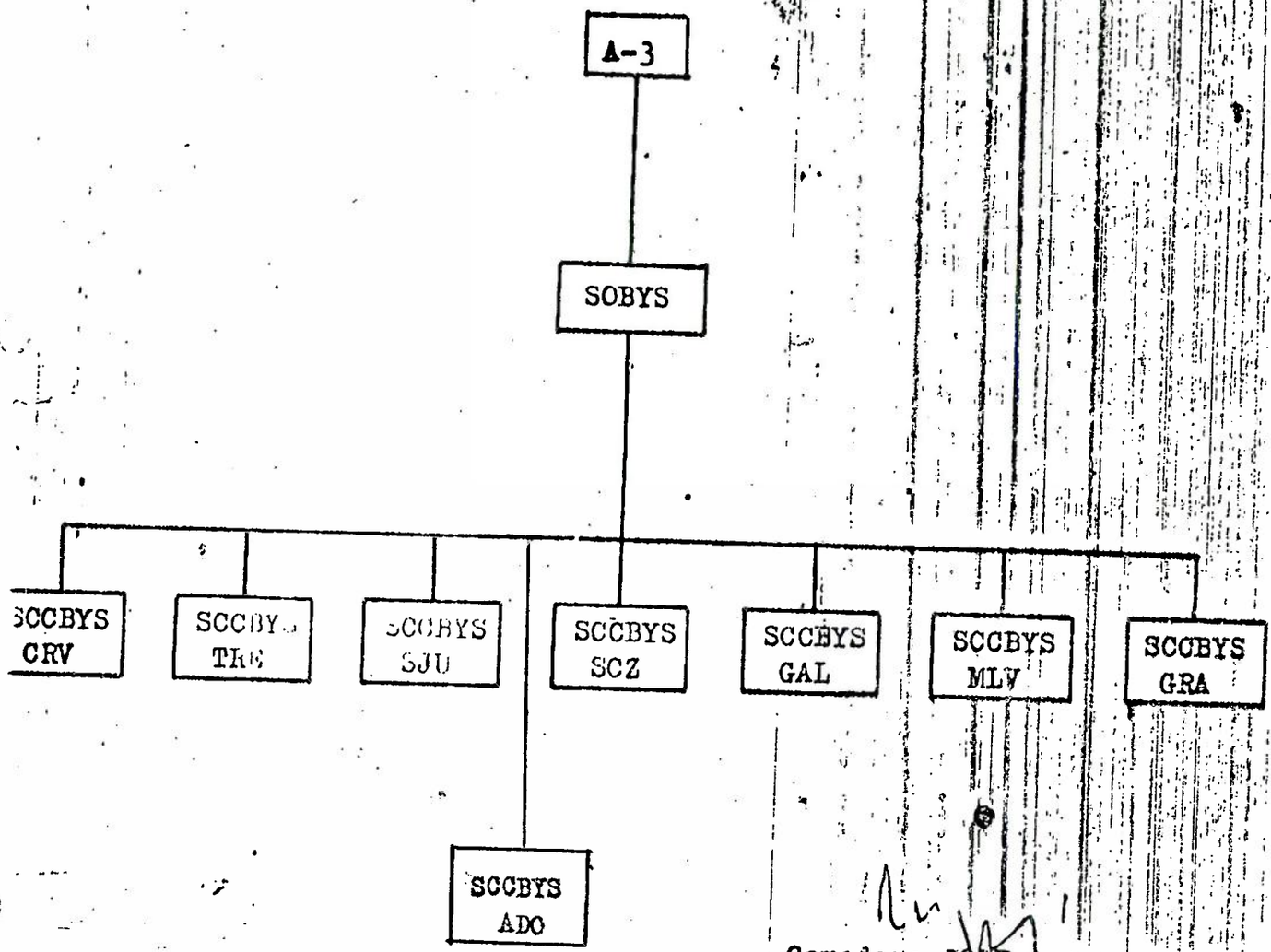
BUSQUEDA Y SALVAMENTO - ASIGNACION DE MEDIOS

SUBCENTRO	FUERZA AEREA	ARMADA
CRV	F-27 ---------- T-41 DHC-6 ---------- T-82 BELL 212 -------- H-88 F-27 ---------- O/R	
TRE	369 HM ---------- H-41	
SJU	369 HM ---------- H-41 BELL-212 -------- LQ-CHP BELL-212 -------- H-86	
SCZ	369 HM ---------- H-37	
GAL	BELL-212 -------- H-87 S-58 ---------- LV-OCM S-58 ---------- LV-OCN	SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN (AERONAVAL)
GRA		SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN BE-200
MLV/CONDOR	S-61-M ---------- LV-OMG S-61-M ---------- LV-OCL MU-2/60 -------- LV-ODZ MU-2/60 -------- LV-OAN MU-2/60 -------- LV-MOP	
51°10' S 64°32' W		AVISO SOBRAL
52°30' S 65°15' W		AVISO SOMELLERA
	CH-47 ---------- H-91 CH-47 ---------- H-92 BELL-212-------- H-83 BELL-212------- H-85	SV-7 SKYVAN

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COPIA Nº
COMODORO RIVADAVIA
16 ABR 82

AGREGADO 1 - ORGANIZACION DE BYS DEL CFAS



Comodoro JOSE A. JULIA
JEFE FAS

AGREGADO 3 - GUIA PARA LAS REUNIONES PREVIAS AL VUELO BUSQUEDA Y SALVAMENTO

1. A los efectos de unificar los procedimientos e información que se le brinda a las tripulaciones de combate, los responsables de impartir las Reuniones Previas a los Vuelos en los aspectos referido a la BYS, seguirán los lineamientos siguientes:

1º) Informar sobre el lugar en donde se han de redesplegar los helicópteros para las operaciones BYS (si está previsto).

2º) La frecuencia de escucha principal será la del CIC y alternativa 121.5.

3º) Los procedimientos e información que deberá indicar la tripulación son:

a) Tipo de falla.

b) Intención de la tripulación: (eyección-lanzamiento en paracaídas-aterrizaje de emergencia o continuación del vuelo

c) El tripulante o el/los numerales tratarán de ubicar geográficamente el lugar del incidente (referencias).

d) Informar al avión retrasmisor, o si es posible al CIC que corresponda.

4º) Las comunicaciones en EGA, siempre tienen prioridad.

5º) Hacer conocer a los tripulantes los perfiles y frente de los helicópteros de BYS.

6º) Hacer énfasis sobre la disciplina que se debe tener para el uso de las radios portátiles, las señales pirotécnicas y los demás elementos que con el uso sufran deterioros en su rendimiento o disponibilidad.

ANEXO "MIKE"

APENDICE N° 2

[illegible]

(**) FAS - ORGANICE EN CRV EL CENTRO COORDINADOR DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO Y EN GAL Y SUBCENTRO DE B Y S. SE HA REQUERIDO ARA EMBARCACIONES MENORES A EFECTOS PARTICIPACION EN OPERACIONES DE RESCATE PREVEA UTILIZACION AVION T-27 Y AVIONES CIVILES A CONVOCAR POR ESTE COMANDO CON CAPACIDAD DE RELEE PARA POSIBILITAR AL PILOTO DEL AVION DE ESA TRANSMITIR UBICACION QK

BT.-

[illegible]

KNRO LB 4058
0 171800
FM BUEEE COPERAER
TO ESMACON
INFO JEMAYOAR COATALNASUR ESMAYOAR JEMAFUAER CODASUR COGALMIVINAS COARENAUSTRAL AVEJER IRIZAR JEBAERGEEE JEBAEROGRA FUAERTAR 79 FAS.-
GRS SC
BT.-

QQ
DE CAE PTO REFERENTE TXT 5037 GHO 161140 ABR 82 DE COATALNASUR INFORMATIVO ESTE COMANDO COMA INFORMO SE ENCUENTRA CONSTITUIDO Y FUNCIONANDO EN LA FAS EL CENTRO COORDINADOR DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO CON ASIENTO EN CRV Y SUBCENTROS EN MLV GRA SCZ SJU TRE COMA CON MEDIOS AEREOS ASIGNADOS Y NAVALES SOLICITADOS POR TXT LB 3633 GHO 101710 ABR 82 ORDENADOS POR ESMACON SEGUN TXT 00227 GHO 102050 ABR 82 PTO SINEDOEE SIENDO LAS OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO RESPONSABILIDAD PTROEEE PROPIA DE LA FA COMA SOLICITO QUE LOS MEDIOS MENCIONADOS EN EL TXT 5037 GHOEEE SEAN AGREGADOS BAJO CONTROL OPERACIONALK DE CFA EE CFAS PTO BT.-
QK
BT
TIO MAA LRTTTTIO HH A LAS 0244

ANEXO "MIKE"
APENDICE N°3

EMBARCACIONES PARA BYS EN EL MAR

1. Para asistencia de BYS en el mar en las rutas de aproximación a la OM, el CAE coordinó con la ARA la puesta a disposición de embarcaciones con radiofaro y VHF. (mje N° 3788 GHO 131800 Abr 82).

2. Con tal motivo se instalaron en dos buques radiofaros y equipos de VHF multicanal pertenecientes a las F.A.S.

3. Durante los ensayos en puerto todo funcionó correctamente, pero en la práctica se detectaron las siguientes novedades.

1°) El alcance de los NDB era reducido, unas 15NM. No servía para solucionar problemas de orientación en el mar.

2°) Las frecuencias que emitían no eran recibidas por todos los aviones de combate por las características de algunos equipos de abordo. (Sintonía muy limitada).

3°) La ARA no aceptó emisión contínua durante horarios de operación por seguridad de los buques y estableció emisión discontinua por lapsos tan breves que solo por azar podía utilizarse (Mje 5632 GHO 221200 Abr 82).

4°) Los enlaces con los buques siempre fueron a través de la ARA, complicados y faltos de la rapidéz, concepto de fundamental importancia en las comunicaciones de la F.A. Ello impidió mejorar el empleo de dicho material.

5°) Los enlaces mediante equipos VHF en frecuencia 121,5, o cualquier otro a coordinar dentro de los 720 canales disponibles, tampoco fue posible de lograr, desconociéndose las causas reales de la falta de comunicación. Los barcos manifestaban estar atentos con el equipo y las tripulaciones aseguraban no haber tenido respuesta a sus llamadas.

4. El ataque sufrido por el AVISO SOBRAL, las reparaciones efectuadas al SOMELLERA y el posterior cambio de este por el IRIGOYEN, sumados a los desenlaces de operaciones y sobretodo la pérdida absoluto del dominio del mar, impidieron conocer en que momentos dichos buques mantuvieron las zonas de estación preestablecidas.

5. Para mejorar su eficiencia, de preveer su empleo en el futuro, se deberá requerir que las embarcaciones para BYS, posean dicho equipamiento con instalaciones fijas propias de la nave, y se deberá establecer un canal de comunicación directa con la SOBYS.

FNICKQI
CWSM
XX
E RAPUER PMR 5632

CONFIDENCIAL

DE RAGRA
QNR 2632
P 221200
BT
QQ
CONFIDENCIAL

/////

122000 COGRUTAR 50.2 CLN

A. PARRAFO 1 ORGANIZACION INCLUIR CLN

SCR/ESTAEROVINAS CF ANSELMI

1 SA-330 (PNA)

B. INCLUIR

2.10 POLITICA EMISION RADIOBALIZAS

2.10.1 HORARIO CLN

EMITIR PERMANENTE ANTE RECEPCION SEÑAL EMERGENCIA PD

EN TODO OTRO CASO CLN EMITIR DESDE UNA HORA ANTES SALIDA

DE SOL HASTA UNA HORA POSTERIOR PUESTA DEL SOL

8.10.2 DIAGRAMA CLN

SOBRAL EMITIR DURANTE CINCO MINUTOS EN FORMA ALEATORIA DEN

TRO DE PERIODOS CERO CERO A QUINCE MINUTOS Y TREINTA A

CUARENTA Y CINCO MINUTOS HORAS ENTERAS PD SOMELLERA

EMITIR DURANTE CINCO MINUTOS EN FORMA ALEATORIA DENTRO DE

PERIODOS QUINCE A TREINTA MINUTOS Y CUARENTA Y CINCO A

CERO CERO MINUTOS HORAS ENTERAS PD

C. PARRAFO 2.6 MODIFICO FRECUENCIA 270 KHZ POR 1000 KHZ

D. SOBRAL Y SOMELLERA CLN MANTENER ESTACIONES DENTRO AREAS RADIO

20 MN CENTRADAS LATITUDES Y LONGITUDES ORDENADAS CMM RESPECTI

VAMENTE

XX FM COGRUTAR 50.2 TO COATLANSUR COFUERTAR 79 COFUERTAR 80 SOBRAL SOMELLERA SUBJULIAN JEESTAEROVINAS JEESTAEROGAL INFO FUERTAR 79 FUERTAR 80 AVEJER CAE CODASUR COAGRUMALVINAS COARENAUSTRAL

/////

1695

VFNQP UGLMD

/////

QKACQKA

QKA

AGC

ANEXO "MIKE"
APENDICE N°4

SECCION OPERATIVA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

SUPERVIVENCIA EN LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

1. Sobrevivir en las Islas Malvinas es relativamente fácil pués hay suficiente agua y comida. Abunda el material combustible para lograr calor y realizar señales, habiendo también muchos lugares naturales en los que es posible protegerse.

2. El mayor problema es la quemadura por congelamiento, lo cual es un verdadero riesgo durante los meses de invierno.

3. El propósito de este artículo es complementar y particularizar algunos detalles que están expresados en forma general en el manual de supervivencia para zona fría.

4. Los aspectos a tener en cuenta son los siguientes:

1°) Primeros auxilios.

2°) Refugio.

3°) Señalización.

4°) Agua.

5°) Alimentos.

PRIMEROS AUXILIOS

5. Sobre este tema no se realizan consideraciones especiales por haber abundante bibliografía al respecto.

REFUGIOS

6. Es muy fácil encontrar lugares aptos para protegerse, pudiéndose conseguir también pieles para abrigo de los animales de la zona. Los lobos y elefantes marinos se los puede cazar con garrotes.

7. Las algas pueden utilizarse para envolver el cuerpo y proveer protección, aún húmedas son útiles.

8. Un doctor sobrevivió a un accidente de aviación en 1976 después de estar 36 horas semisumergido sobre una roca utilizando este método de las algas.

SEÑALIZACION

9. Son abundantes los elementos de circunstancias existentes en las Islas como para disponer de una aceptable señalización que facilite la búsqueda.

10. Cuando se aprecie cercana la posición del enemigo, el fuego debe realizarse en un pozo de por lo menos 35 cm. de profundidad.

11. Use turba para efectuar el fuego inicial y agregue luego los materiales combustibles.

12. Los materiales combustibles más abundantes son las algas marinas secas, los maderos abandonados en las playas y la turba, que en lugares abandonados ya puede estar cortada en pequeñas porciones y secas.

13. Casi siempre será posible iniciar el fuego a través de lupas, cristales de aumento o binoculares. Hay muy pocos días en que el sol no brilla. El promedio anual es de 1.600 horas de sol, aproximadamente.

14. El promedio de horas de sol diarias para los meses de abril, mayo y junio son de 3,6 - 2,4 y 1,8 respectivamente.

15. Continuando con la señalización podemos decir que un triángulo de 3 hogueras pueden ayudar a la búsqueda en terreno propio.

16. La perturbación de grandes colonias de pingüinos pueden llegar a llamar la atención del personal dedicado a la búsqueda.

17. El "SKUA ARTICO", que abunda en la zona, acostumbra a volar en círculos sobre los seres humanos, llamando de esa manera la atención de cualquier observador.

AGUA.

18. Durante los meses de abril, mayo y junio se registran los siguientes parámetros:

MES	LLUVIA	NIEVE O AGUANIEVE	GRANIZO
ABRIL	49 MM. (20 días)	5 días	4 días
MAYO	56 MM. (23 días)	10 días	6 días
JUNIO	47 MM. (21 días)	12 días	4 días

19. En cualquiera de las dos grandes islas hay varios ríos pequeños y fuentes de aguas frescas. Generalmente no hay problemas de contaminación de aguas excepto donde hay una gran concentración de ovejas.

20. Algunas alternativas para buscar agua son:

1°) Cavar en la tierra y dejar que brote el agua, la napa normalmente no es profunda.

2°) Usar un desalador químico y seguir las instrucciones.

3°) Derretir la nieve que se encuentra, si es posible hervir el agua y agregar una pizca de sal de su equipo para reponer la pérdida.

4°) No beber nunca agua de MAR.

ALIMENTOS.

21. Es amplia la lista de alimentos que se puede conseguir.

22. CAZA.

1°) Ganso: la mayoría de los gansos pueden ser comidos. El tipo Kelp, de ser posible, debe comerse en última instancia ya que produce o puede llegar a producir dolor de estómago. Este tipo es reconocible ya que el macho es totalmente blanco con patas amarillas y manchas negras. La hembra tiene un barreteado negro y cuello blanco, con una mancha marrón adelante, tiene un anillo blanco alrededor de los ojos y pico, pluma y tronco blanco. Suele verse siempre en parejas.

2°) Pato crestudo patagónico: hay un gran número. El pato malvinense, que no puede volar, por lo cual se lo reconoce, tiene los mismos inconvenientes que el ganso Kelp.

3°) Los conejos abundan en las otras islas, especialmente en Isla Nueva, Beaver, Wecldell, etc.

4°) Liebres: pueden encontrarse alrededor de las pistas de aterrizaje o lugares planos.

5°) No coma los pájaros marinos (gaviotas, petreles, etc.), salvo que no haya alternativa. Los Albatros pueden comerse, así como sus huevos en setiembre y octubre.

23. PEZCA.

1°) Truchas: prácticamente en todos los ríos se pueden pescar truchas. Puede ser pescada con anzuelo encarnada con lapas, almejas o trozos de papel metálico de cigarrillos.

2°) Salmonete gris: puede ser obtenido en la mayoría de las playas. Nadan en aguas poco profundas, en algunos casos en menos de 0,60m.

3°) En los ríos, se puede hacer algún tipo de bloqueo con piedras grandes para que los peces queden en los pozones u ollas que se forman de esa manera. Este es un método muy usado por los isleños. El rango de mares es de 1,5 a 2 m. en el Este y de 2,5 a 4m en el Oeste.

24. CRUSTACEOS.

1°) Hay muchas almejas en las rocas, aún en Puerto Argentino.

2°) Lapas: abundan.

3°) Langostas y cangrejos pueden encontrarse en las Malvinas cerca de la entrada de Puerto Howard.

4°) Se puede pescar Krill, teniendo en cuenta las mareas. Son pequeños animales rojos de 5 cm. de largo. Nadan en agrupaciones tupídas de alrededor de medio millón de unidades por cada m3., son muy buenos. Es aconsejable cocinarlos en agua hirviendo unos 5 minutos.

25. PINGUINOS: Hay cinco clases de pingüinos en las Malvinas, pero solamente el GENTOO, permanece todo el año. Por todos los alrededores abundan los pingüinos. La carne no es sabrosa, pero es comible. Los huevos son nutritivos y pueden ser conservados en la arena.

26. El pingüino es fácil de agarrar, especialmente al final del día cuando regresa cansado del mar, después de haber pescado KRILL. Sus picos pueden ser abiertos y se puede sacar de adentro de ellos KRILL que puede comerse. Los huevos los ponen usualmente en nidos hechos en cuevas o pozos durante setiembre y octubre.

27. La carne del cormorán (ave) tiene sabor agradable.

28. En las islas grandes hay ganado vacuno, alguno de los cuales pueden estar en estado salvaje.

29. Oveja, este animal abunda, hay más de 600.000 cabezas en las islas, Los corderos aparecen próximo a la Navidad.

30. VEGETALES: hay muchos vegetales silvestres comestibles..

1°) Algas marinas, se recomienda hervirlas previamente.

2°) Raíces de turba; hervidas tienen un sabor agradable.

3°) La mayoría del cesped existente en las islas es comestible.

4°) Papas y apio silvestre se puede encontrar en viejos o abandonados establecimientos.

PRECAUCIONES GENERALES

31. Clima: el invierno antártico está comenzando en estos momentos y es cuando el clima se pone de lo más variable e impredecible.

32. El viento es lo más problemático, pués el promedio para los meses de abril, mayo y junio es de 20Kts. Pero hay pequeños valles donde el promedio no supera los 4Kts.

ANEXO "MIKE"
APENDICE N° 5

BUSQUEDA Y SALVAMENTO - ASIGNACION DE MEDIOS

SUBCENTRO	FUERZA AEREA	ARMADA
CRV	F-27 ---------- T-41 DHC-6 ---------- T-82 BELL 212 -------- H-88 F-27 ---------- O/R	
TRE	369 HM ---------- H-41	
SJU	369 HM ---------- H-41 BELL-212 -------- LQ-CHP BELL-212 -------- H-86	
SCZ	369 HM ---------- H-37	
GAL	BELL-212 -------- H-87 S-58 ---------- LV-OCM S-58 ---------- LV-OCN	SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN (AERONAVAL)
GRA		SA-330 PUMA SV-7 SKYVAN BE-200
MLV/CONDOR	S-61-M ---------- LV-OMG S-61-M ---------- LV-OCL MU-2/60 -------- LV-ODZ MU-2/60 -------- LV-OAN MU-2/60 -------- LV-MOP	
51°10' S 64°32' W		AVISO SOBRAL
52°30' S 65°15' W		AVISO SOMELLERA
	CH-47 ---------- H-91 CH-47 ---------- H-92 BELL-212------- H-83 BELL-212------- H-85	SV-7 SKYVAN

ANEXO "MIKE"
APENDICE N° 6

ATT CFAS ADAD

VDE RAPUER PNR 4652
CONFIDENCIAL

QQ

CONFIDENCIAL

16 ABR. 1982

DE RAPUER PNR 4652
O - 181303
RT
/////
COPERAER O - 171800 NOTAL CLN BUSSQUEDA Y RESCATE EN EL MAR RESPONSABILIDAD COPERVALES PD AREA ATLANTICO SUR INCLUSIVE MAR ARGENTINO PD RESPONSABILIDAD BUSQUEDA Y RESCATE ES DE COATLANSUR PD REFERENCIA RESOLUCION COMITE MILITAR 1/69 XX FM COATLANSUR TO JESMACON INFO JEMAYOAR ESMAYOR JEMAFUAER COFUERTAR 79 COCUANILVINAS COAVIAVAL COARENAUSTRAL AVEJER COESCUAPO SOBRAL SOMELLERA IRIZAR CAE CODASUR COGRUTAR 80.1 JEBAEROGRA
/////
0550

NRO IB-4037

O 171400 ABR 82
FM BUECOCT
TO CFAS
INFO GALCFAS GRACFAS CRVOBJF SJUCFAS TRECFAS MLVOBJF
CRS SC
BT.-

QQ
DE CAE PTO INFORMO ARA AFECTO A TAREAS DE BUSQUEDA Y RESCATE GRUPO DE TAREAS SUPERFICIE 80.1 INTEGRADA POR: BUQUE ALFEREZ SOBRAL CON DIEZ (10) BUZOS, ELEMENTOS DE SALVAMENTO Y RADIOBALIZAS QUE SE ENCONTRARA EN LATITUD 52 GRADOS 30'S - LONGITUD 65 GRADOS 16' W EL 191000 ABR COMA EL BUQUE SOMELLERA CON SEIS (6) BUZOS, ELEMENTOS DE SALVAMENTO Y RADIOBALIZAS QUE SE ENTRARA EN LATITUD 50 GRADOS 10'S - LONGITUD 64 GRADOS 32' W - EL 190200 ABR Y BUQUE IRIZAR PARA TAREAS DE BUSQUEDA RADAR QUE SE INCORPORARA OPORTUNAMENTE QK
BT.-

XCODAZUR KK
DE RAPUER PNR 4136

BT
QQ- 1611 CONFIDENCIAL
BT
/////
ORDEN OPERACIONES NRO. 01 ''C''/82 COATLANSUR

REFERENCIAS

PLAN DE BUSQUEDA Y RESCATE NRO. 01''C''/77 CON

PARRAFO SITUACION

DE LA EJECUCION DE LOS PLANES EN VIGOR SURGE LA NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS COMPLEMENTARIAS AL PLAN DE REFERENCIA QUE ASEGUREN LA PROTECCION DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARITIMO.

FUERZAS AMIGAS

UNIDADES AEREAS DE EJERCITO Y FUERZA AEREA CMM BUQUES MERCANTES Y PESQUEROS Y AERONAVES CIVILES NO AFECTADAS AL TOAS

PARRFO MISION

EJECUTAR OPERACIONES DE BUSQUEDA SALVAMENTO Y RESCATE DE UNIDADES DE SUPERFICIE CMM AEREAS Y TRIPULACIONES EN EMERGENCIA A FIN DE CONTRIBUIR AL MANTENIMIENTO Y RECUPERACION DE LOS MEDIOS EMPLEADOS EN EL TOAS

PARRAFO EJECUCION
GRUPO TAREA SUPERFICIE 50.1
ESTE GRUPO ZARPARA DE PUERTO BELGRANO Y PUERTO DESEADO ALISTADO PARA

SALVAMENTO Y RESCATE CMM EN ESSTACIONES ASIGNADAS PERMANECERAN CON MAXIMO ALISTAMIENTO PD CUANDO SE ORDENE UTILIZARAN RADIOBALIZA COMO REFERENCIA EYECCION O ATERIZAJE AERONAVES Y/O EFECTUARAN BUSQUEDA RADAR PD NO INGRESARA A ZONA RADIO [illegible] MILLAS DESDE LATITUD 51-40-S LONGITUD 59 30 W SALVO CUMPLIENDO TAREAS SALVAMENTO U ORDEN EXPRESA.
U.T. 50.1.1. (ALFEREZ SOBRAL) EN DESEADO CMM EMBARCARA CMM SEIS BUZOS CMM DOS DE (SOMELLERA) CUATRO DE (ELMA CORDOBA) CON ELEMENTOS SALVAMENTO CMM RADIOBALIZA PROVISTA POR F.A.A. PD ZARPARA 130800 APR ESTACION LATITUD 52 30 S LONGITUD 65 16 W CMM ETA 191000 APR PD

U.T. 50.1.2.(SOMELLERA) EN PUERTO BELGRANO CMM EMBARCARA SEIS BUZOS Y ELEMENTOS SALVAMENTO CMM UN MEDICO CMM DOS BUZOS Y ELEMENTOS PARA (SOBRAL) PD ZARPARA 131000 APR REUNION CON (SOBRAL) EN DESEADO TRANSFIERE CARGA Y PERSONAL CM EMBARACA RADIOBALIZA PD ETD DESEADO 180800 CMM ESTACION LATITUD 50 1[illegible] S LONGITUD 64 32 W ETA 190200 APR PD U.T. 50.1.3 (IRIZAR) EN PUERTO BELGRANO SE INCORPORARA OPORTUNAMENTE PARA TAREAS DE BUSQUEDA RADAR O LAS QUE OPORTUNEMENTE SE ASIGNEN.

GRUPO TAREAS AERONAVAL 50.2 CMM ESTE GRUPO ALISTARA Y DESPLEGARA UN BE-200 CMM UN BE-80 CMM UN SKYVAN (PNA) Y TRES HELICOPTEROS SA-330 (PNA) PD MANTENDRA EN MAXIMA DISTANCIA PD CASO NECESARIO DISPONDRA UN L-188 / F-28 PD

INSTRUCCIONES DE COORDINACION
COMANDANTE GRUPO AERONAVAL INSULAR CMM COORDINARA CON COMANDO DEFENSA AEREA SUR MUTUA COMPLEMENTACION PARA CUMPLIMIENTO DE MISION CMM DESEIGNARA COMANDANTE EN ESCENA EN FUNCION CAPACIDADES BUSQUEDA RESCATE Y COMUNICACIONES UNIDADES PARTICIPANTES.
COATLANSUR MANTENDRA ACTUALIZADA PSN BUQUE HOSPITAL (A.R.A. BAHIA PARAISO) EFECTOS FACILITAR TAREAS EVACUACION.

ADMINISTRACION Y LOGISTICA

SEGUN ORDENES RESPECTIVOS COMANDOS ADMINISTRATIVOS

COMANDO Y COMUNICACIONES
SERA OCT COMANDANTE G.T. 50.2 CN MARTINI EN BAEROGRA PD ERCA RAGRA PD OCT EMITIRA INSTRUCCIONES PARTICULARES DE COMUNICACIONES CMM UTILIZACION RADIOBALIZA Y RADAR
XX FM COATLANSUR [illegible] OFUERTAR-79 COAVIAVAL COCOANTAR SOBRAL SOMELLERA INFO JEMAYOAR JEESMACON EMAYOR JEMAFUAER COGUAMILVINAS COARENAUSTRAL CAE AVEJER CODASUR IRIZAR JEBAEROGRA FUERTAR-79
BT///
TRANSMITIO

AGHCI CARRIERS JV

FUAER DE RACEL BNR 5811
P 192000
FM COGRUTAR 50.2
TO COATLANSUR SOBRAL SOMELLERA JESTAEROVINAS JESTAEROGAL SUBJULIAN
INFO COFUERTAR 79 COFUERTAR 80 COCOANTAR JEMAYOAR EMAYOAR JEMAFUAER COAGRUMALVINAS COARENAUSTRAL CAE AVEJER CODASUR IRIZAR FUERTAR 79 FUERTAR 80
BT

QQ
CONFIDENCIAL
INSTRUCCIONES PARTICULARES DE LA ORDEN DE OPERACIONES NRO 01/82 "C"

COATLANSUR

1.- ORGANIZACION
SCR B.A.M. COMODORO RIVADAVIA JEFBASE

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

SCR PREFECTURA SAN JULIAN CF NOVAIS

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

SCR ESTAEROGAL CF BOIX

MEDIOS A CONFIRMAR POR FAS

1 SA-330 (PNA)

1 SV-7 (PNA)

SCR BAEROGRA CC SOLA

1 SA-330 (PNA)

1 SV-7 (PNA)

1 BE-200

1 BE 80

1 F-28 / L-188 (A REQUERIMIENTO)

RA SOBRAL (EN LAT.5010 S LONG. 6432 W)

ARA SOMELLERA (EN LAT. 5230 S LONG 6515 W)

2.- INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

2.1.- LIGAZON ENTRE CCR Y CEE

2.1.1.SIENDO EL CEE UN BUQUE CMM SE LIGARA CON LA ERCA EN LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS EN FORMA PERMANENTE

0901 A 1100 (HOA) 8236.4 KHZ (A3J)

1501 A 1700 (HOA) 8236.4 KHZ (A3J)

1101 A 1500 (HOA) 12333.5 KHZ (A3J)

1701 A 0900 (HOA) 4123.6 KHZ (A3J)

LA ERCA EVACUARA EL TRAFICO AL CCR

2.1.2 SI EL CEE ES UNA AERONAVE CMM UTILIZARA LAS MISMAS FRECUENCIAS CON EXEPCION DE LA AERONAVE DE PNA SV-7 QUE CUBRIRA PERMANENTE

0001 A 1200 7770.0 KHZ (A3J)

1201 A 2400 3023.5 KHZ (A3J)

2.2. LIGAZON ENTRE CCR Y BASES DE FAA Y ARA DE INTERES PARA LAS OPERACIONES

TNP-TT-RED DE PNA

2.3 LIGAZONES EN LA ESCENA

121.5 MHZ A3 PERMANENTE

243.0 MHZ A3 ALTERNATIVA

282.8 MHZ A3

CANAL 67 VHF / FM ENTRE UNIDADES DE SUPERFICIE

2.4. LIGAZON CON NAUFRAGOS Y/O BALSAS SALVAVIDAS

8364.0 KHZ EN A1/121.5 MHZ EN A3 / 243.0 MHZ EN A3

2.5.FRECUENCIAS DE USO INTERNACIONAL

500.0 KHZ EN A1

2182.0 KHZ EN A3

8364.0 KZ EN A1

121.5 MHZ EN A3

156.8 MHZ EN F3

24.0 MHZ EN A3

ESTAS FRECUENCIAS SERAN CUBIERTAS POR UNIDADE DEL GT 50.1 Y LA ERC AL RECIBIRSEL PRESENTE CMM LA ESTACION Y UNIDADES INFORMARAN AL CE QUE FRECUENCIAS CUBREN EN RECPCON Y CUALES N RECEPCION / TRANSMSION

2.6. RADIOBALIAS EMBARCADA
'974) :CUBRIRA FECUENCIA 270. KHZ CON

CARACTISTICAS DE EMISION GOLF IFOMARL 1
SOMELLERA : CUBRIR FRECUENCIA 1700 KHZ CON

ARACRISICAD EMISION PAPA ALFA ROMEO EN A1
2.7 RADIOLOCALIZACN N VF/U/HF

LASUIDADES CON EQUIPO DE RADILOCALIZACION APROVECHARA AL MAXMO

SU CAA AA OBTNER SITUACION DE LAS EMISIONES DE SOCORRO

QE HAAN DETECTADO

2.8 IDICATIVOS

CUMPLIRAGREGADO 2 - -38:3 5 DEL ANEXO ''C'' DL PLAN ESQUETIC

- NRO 1' /82 OATLANSUR Y SU CONTRIBUYENTE PLAN E OPRACIO-

-NES 2''' /82 FUERTAR 79 AGREGADO 2 APENICE ANEXO DELTA

2.9 AUTENTICACION

CUMPLIR PROCEDIMIENTOILEFNC DE AUTENTICACION DE ACUERDO

AL APENDICE 6 DEL ANEXO ''C'' PLAN ESQUEMATICO NRO 1'''/82 DE

COATLANSUR Y SU CONTRIBUYENTE LAN DE OPERACIONE NRO 2''S''/82

FUERTAR 79 ANEXO 'D'' PUNTO 7.C

3.- SEDE COGRUTAR 50.2 (CCR) EN C.O.C. AEROGRA
BT
V
QK
BT.-

TTTTIO DSP 200341 HOA

CORRESPONDE SERIAL 049

Q

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2506	BEll 212 H-81	SIERRA	PUERTO NAVA - HEL. EJERCITO ACCIDENTADO	BUSQUEDA	301232 ABR	301410 ABR	SE ENCONTRO HEL. DESTRUIDO. TRIPULACION y PAX FALLECIDOS
2505	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	BAHIA MAZAREDO. SUB MARINO ENEMIGO	BUSQUEDA	011400 MAY	011545 MAY	1. REQUERIMIENTO INTELIGE 2. NO SE ENCONTRO NADA
25[illegible]	BELL 212 H-88	LIEBRE	47°38'S 64°46'W AVISO SOBRAL CRV-OM-ADO	RESCATE	041220MAY	041550MAY	051955 MAY 82 LOCALIZA[illegible] 30 NM AL SUR DE ADO. RE[illegible] DOS Y TRASLADO OTRO CIE [illegible]
	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	AVISO SOBRAL 47°38'S 64°46'S	TRASLADO MEDICO y PRIMEROS AUXILIOS	041800MAY	041600 MAY	REALIZO BUSQUEDA DURANTE [illegible] ARR EN ADO
25[illegible]	DHC-6 T-82	SIERRA	CRV-ADO-OM-ADO AVISO SOBRAL	TRASLADO COMBUSTIBLE y BYS	041358 MAY	041830 MAY	REALIZO BUSQUEDA DURANTE [illegible] HS
[illegible]	+ 27	SIERRA 1	CRV-OM-ADO. OM-ADO-CRV	TRASLADO SANITARIO y BYS	041700 MAY	042200 MAY	REALIZO BUSQUEDA C[illegible]
[illegible]	LV-ODZ MU 2B	SIERRA 2	CRV-OM-ADO OM-ADO-CRV	BUSQUEDA EN EL MAR	052000 MAY	051000 MAY	ARR EN ADO POSTERIOR CRV
2507	HEL 2 SGIN	LV-OCL LV-OMG	DRY-CRV ADO	TRASLADO DE MATERIAL	061400 MAY	062035 MAY	~~TRASLADO~~ MATERIAL DE HELICOP PARA NUEVO SCCBYS ADO
2508	MU-2B	LV-ODZ	CRV-ADO	~~DISPERSION~~	~~072100 MAY~~	~~072200 MAY~~	SE CUMPLIMENTO S/M.

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2509	MU-2B	LV-ODZ	ADO - SJU . GRA - GAL - ADO	TRASLADO MAT	080830 MAY	091400 MAY	TRAER DE GRA . DEFLECTORES TURBINA GE SA y OMEGA PARA LOS S61N.
2510	MU-2B	LV-OAN	ADO - CRV - ADO	TRASLADO PER y MAT	081500 MAY	081900 MAY	TRASLADO CP CORTADE, ELEMENTOS . PERVIVENCIA PARA EL SCCBYS AZ.
2511	BELL212	LQ-CHP	CRV - SJU	TRASLADO MAT.	091411 MAY	091630 MAY	QUEDA EN SJU HASTA [illegible] S58
[illegible]12	MU-2B	LV-OAN	ADO - CRV - ADO	TRASLADO MAT	100937 MAY	101445 MAY	TRASLADO PERSONAL [illegible]
2513	S61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	ADAPTACION	101130 MAY	101130 MAY	1er Tcn SANCHEZ - ALF [illegible]
2514	S61N	LV-OCL	ADO - LOCAL - ADO	ADAPTACION	101636 MAY	101830 MAY	1er Tcn SANCHEZ [illegible]
2515	MU-2B	LV-ODZ	ADO - SJU - SCZ ADO	TRASLADO MAT	111000 MAY	111400 MAY	MATERIAL SUPERVIVENCIA PARA EL SCCBYS SJU - SCZ
[illegible]16	S61N	LV-OCL	ADO - LOCAL	ADIESTRAMIENTO AGUA y GRUA	111030 MAY	111130 MAY	1er Tcn SANCHEZ - ALF FIGUEROA SAUX DE ZETA - MEDICO - ENFERMERO
2517	S61N	LV-OCL	LOCAL ADO	ADS NOC	111930 MAY	112110 MAY	1er Tcn SANCHEZ - FIGUEROA

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2518	MU-2B	LV-OAN	ADO- CRV- ADO	TRASLADO PERS	111430 MAY	112100 MAY	IMPLEMENTACION SERVICIO CONTRA INCENDIO EN ADO Y METEOROLOGIA
2519	SGIN	LV-OCL	ADO LOCAL	ADIESTRAMIENTO AGUA Y GRUA	121100 MAY	121200 MAY	PILOTOS - PARA RESCATE - MEDICO Y ENFERMERO.
2520	SGIN	LV-OCL	ADO LOCAL	ADS NOC	121930 MAY	122110 MAY	S/N
2521	MU-2B	LV-ODZ	LOCAL ADO	BUSQUEDA BALSA SIMULADA	130930 MAY	131130 MAY	ALF. QUIROGA ALF MEYER
2522	MU-2B	LV-OAN	BALSAS A LA DERIVA ZONA PUNTA NAVA MAZAREDO - P CASAMAYOR	BUSQUEDA	131745 MAY	131845 MAY	SE VIERON LOBOS DE MAR Y PEÑASCOS QUE PARECIAN BALSAS - REQUERIMIENTO EJERCITO
2523	SGIN	LV-OCL	" "	BUSQUEDA	131815 MAY	131925 MAY	IDEM RESULTADO ANTERIOR
2524	SGIN	LV-OCL SIERRA	BALSAS A LA DERIVA ZONA CABO BLANCO Y MAZAREDO	BUSQUEDA EN EL MAR	140830 MAY	141030 MAY	SE VERIFICO QUE ERAN PESQUEROS ARGENTINOS
2525	MU-2B	LV-ODZ	ADO- CRV- ADO	TRASLADO MAT.	141045 MAY	141610 MAY	TRASLADO ELEMENTOS 1° AUXILIOS A A.
2526	MU-2B	LV-OAN	ADO- SCZ-OM- ADO	GUIA ECLA	151139 MAY	151430 MAY	ALF QUIROGA ALF MEYER.

OF	AERON	INDICAT	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DEP	ARR	OBSERVACIONES
2527	MU-2B	LV-ODZ	ADO - TRE - ADO	TRASLADO PERSONAL y MAT.	171127 MAY	171930 MAY	TRASLADO PERSONAL y MAT PARA INSPECCION HELICOPTEROS
2528	MU-2B	LV-OAN	ADO - MOR	TRASLADO MAT.	190910 MAY	191800 MAY	TRASLADA EQUIPO VLF OMEGA A PARA REPARACION
2529	MU 2B	LV-ODZ	ADO - CRV - MOR	TRASLADO AVION	180920 MAY	181530 MAY	INSPECCION 100 HS [illegible] MOR
[illegible]	MU-2B	LV-OAN	ADO - CRV ADO	TRASLADO PERS	180940 MAY	181400 MAY	TRIPULANTES HELS [illegible]
2531	MU-2B	LV-MOP	ADO - GAL - ADO	RECONOC S/MAR	201230	201600	S/N -
2532	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE - ISLA BORBON - GRAN MLV	RESCATE TRIP M.5 y ARA	291405 MAY	29[illegible]40 MAY	SE RESCATO [illegible] ARA - [illegible] VOCIONI - SE OPERO [illegible]
2533	SGIN.	LV-CCL LV-OMG	EVACUACION DESDE BUQUE BAHIA PARAISO A SCZ	EVACUACION SANIT.	062209 JUN	07[illegible]414 JUN	SE EVACUARON 131 PAX EJERCITO MARINA FAA -
534	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE ISLA BORBON - GRAN MLV.	RESCATE TRIP M5 y ARA.	281330 May 82	282140 May	El T-82 estimó llegar al OM y [illegible] la pista. No hubo señales visibles de tierra ni contestaron en [illegible] se regresó S/N
2535	F-27 DHC-6 B-212	NEGRO ROMEO LIEBRE	CRV - CALETA OLIVIA. OM - CRV -	RESCATE PIL IA-58 Alf VALKO	24 May 82	27 May 82	Se lo recuperó fallecido 10 Km al Sur de Caleta Olivia y 2 Km mar adentro.

APENDICE 2

ORDENES FRAGMENTARIAS - BUSQUEDA Y SALVAMENTO

O F	AVION	INDICATIVO	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DESPEGUE	ARRIBO	OBSERVACIONES
2506	BELL-212 H-81	SIERRA	Puerto NAVA Helicóptero de Ejército Accidentado	Búsqueda	301232 Abr	301410 Abr	Se encontro Helicóptero destruido tripulación y pasajeros fallecidos.
2505	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	Bahía MAZAREDO SUBMARINO ENEMIGO	Búsqueda	011400 May	011545 May	1. Requerimiento inteligencia. 2. No se encontró nada.
2501	Bell 212 H-88	LIEBRE	47º 38' S 64º 46' W AVISO SOBRAL CRV OM ADO	Rescate	041220 May	041550 May	050955 May 82 Localización a 30 MN al Sur de ADO. Rescate de heridos y traslado otro Comandante/acompañamiento.
2500	MU-2B LV-ODZ	BRAVO	AVISO SOBRAL 47º 38' S 64º 46'W CRV ADO OM ADO AVISO SOBRAL	Traslado médico y primeros auxilios	041300 May	041600 May	Realizó búsqueda durante 03:00 hs ARR. en ADO
2502	DHC-6 T-82	SIERRA		Traslado combustible y ByS.	041358 May	041830 May	Realizó búsqueda durante 04:00 hs.
2503	F-27	SIERRA 1	CRV OM ADO OM ADO CRV	Traslado sanitario y ByS.	041700 May	042200 May	Realizó búsqueda durante 05:00 hs.
2504	MU-2B LV-ODZ	SIERRA 2	CRV OM ADO OM ADO CRV	Búsqueda en el mar.	050800 May	051000 May	ARR en ADO posterior CRV.
2507	2 S61N	LV-OCL LV-OMG	DRY CRV ADO	Traslado de material.	061400 May	062035 May	Traslado material de helicóptero para nuevo SCCBYS ADO.
2508	MU-2B	LV-ODZ	CRV ADO	Dispersión	072100 May	072200 May	Se cumplimentó sin novedad.
2509	MU-2B	LV-ODZ	ADO SJU GRA GAL ADO	Traslado material	080830 May	091400 May	Traer de GRA deflectores turbina SA y OMEGA para los S 61 N.
2510	MU-2B	LV-OAN	ADO CRV ADO	Traslado personal y material	081500 May	081900 May	Traslado CP CORTADE y elementos de supervivencia para el SCCBYS ADO.
2511	Bell 212	LQ-CHP	CRV SJU	Traslado material	091411 May	091630 May	Queda en SJU hasta que quedé en servicio el S-58.
2512	MU-2B	LV-OAN	ADO CRV ADO	Traslado material	100937 May	101445 May	Traslado personal y material.
2513	S-61N	LV-OCL	ADO Local ADO	Adaptación	101130 May	101130 May	1er Ten SANCHEZ Alf FIGUERCA.
2514	S-61N	LV-OCL	ADO Local ADO	Adaptación	101636 May	101830 May	1er Ten SANCHEZ Alf FIGUERDA.
2515	MU-2B	LV-ODZ	ADO SJU SCZ ADO	Traslado material	111000 May	111400 May	Material supervivencia para el SCCBYS SJU - SCZ.

O F	AVION	INDICATIVO	DESCRIPCION DEL OM	TAREA	DESPEGUE	ARRIBO	OBSERVACIONES
2516	S-61N	LV-OCL	ADO Local	Adiestramiento AGUA y CRUA	111030 May	111130 May	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA SAux DE ZETA - Médico - Enfermero.
2517	S-61N	LV-OCL	Local ADO	Adiestr. Nocturno	111930 May	112110 May	1er Ten SANCHEZ - Alf FIGUEROA
2518	MU-2B	LV-OAN	ADO CRV ADO	Traslado personal	111430 May	112100 May	Implementación servicio contraincendio en ADO y meteorología.
2519	S-61N	LV-OCL	ADO Local	Adiestramiento AGUA y CRUA.	121100 May	121200 May	Pilotos Pararescate Médico y enfermero
2520	S-61N	LV-OCL	ADO Local	Adiestr. Nocturno	121930 May	122110 May	Sin novedad.
2521	MU-2B	LV-ODZ	Local ADO	Búsqueda Barcaza simulada	130930 May	131130 May	Alf QUIROGA Alf MEYER.
2522	MU-2B	LV-OAN	Barcazas a la deriva.	Búsqueda	131745 May	131845 May	Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas - requerimiento Ej.
2523	S-61N	LV-OCL	Barcazas a la deriva	Búsqueda	131815 May	131925 May	Idem resultado anterior.
2524	S-61N	LV-OCL	Balsas a la deriva zona Cabo Blanco y Mazaredo	Búsqueda en el mar.	140830 May	141030 May	Se verificó que eran pesqueros argentinos.
2525	MU-2B	LV-ODZ	ADO CRV ADO	Traslado material	141045 May	141610 May	Traslado elementos 1ros auxilios a ADO
2526	MU-2B	LV-OAN	ADO SCZ OM ADO	GUIA ELLA	151139 May	151430 May	Alf QUIROGA Alf MEYER.
2527	MU-2B	LV-ODZ	ADO TRE ADO	Traslado personal y material	171127 May	171930 May	Traslado personal y material para inspección helicópteros.
2528	MU-2B	LV-OAN	ADO MOR	Traslado material	190910 May	191800 May	Traslado equipo VLF OMEGA para reparación.
2529	MU-2B	LV-ODZ	ADO CRV.MOR	Traslado avión	180920 May	181530 May	Inspección 100:00 hs en MOR.
2530	MU-2B	LV-OAN	ADO CRV ADO	Traslado personal	180940 May	181400 May	Tripulantes helicópteros.
2531	MU-2B	LV-MOP	ADO GAL ADO	Reconocimiento sobre el mar.	201230 May	201600 May	Sin novedad.
2532	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	BAHIA ELEFANTE ISLA BORBON GRAN MALVINAS	Rescate tripulante M-V y ARA	291405 May	292040 May	Se rescató My PUGA Cap DIAZ - 1 soldado ARA. Se operó desde ADO.
2533	S-61N	LV-OCL LV-OMG	Evacuación desde Buque Bahía Paraiso a SCZ.	Evacuación sanitaria.	062209 Jun	070414 Jun	Se evacuaron 131 Pax (FE FA ARA).

O F	AVION	INDICATIVO	DESCRIPCION OM	TAREA	DESPEGUE	ARRIBO	OBSERVACIONES
2534	DHC-6 F-27	ROMEO 1 ROMEO 2	Bahía Elefante Isla Bohben Gran Malvinas.	Rescate Tripulación M-V y ARA	281330 May	292140 May	El T-82 visualizó la pista. No hubo señales visibles de tierra. Se regresó sin novedad.
2535	F-27 DHC-6 B-212	NEGRO ROMEO LIEBRE	CRV CALETA OLIVIA OM CRV	Rescate piloto IA-58 (Alf VALKO)	24 May	27 May	Se lo recuperó fallecido 10 Km de CALETA OLIVIA y 2 Km mar adentro.

ANEXO NOVEMBER

EVACUACION DE HERIDOS

FASE DESPLIEGUE:

1. Esta fase se realizó durante el período comprendido entre la toma de las Malvinas y la llegada de los efectivos ingleses a las mismas.

2. Desplegaron los organismos Sanidad de las siguientes Bases previstas en el Plan:

1°) Río Gallegos

2°) Santa Cruz

3°) San Julián

4°) Comodoro Rivadavia

5°) Trelew

3. Se implementaron asimismo las Bases:

1°) Río Grande

2°) Malvinas.

4. Se instaló el Hospital REubicable en Comodoro Rivadavia.

5. El despliegue se efectuó, en lo que hace a material de acuerdo a lo planificado, en personal la excepción la constituyó el hecho de no haber convocado al personal previsto, siendo reemplazado por el personal en actividad.

6. En la Base Río Grande, no se implementó un organismo de Sanidad dado que allí existe un Hospital de Marina, en consecuencia solo desplegó un Médico Asesor de Grupo Aéreo.

7. El organismo de Sanidad de Malvinas se implementó con personal y material designado y/o provisto al efecto por la Dirección General de Sanidad, estando formado de la siguiente manera:

1°) Uno (1) Hospital Militar Conjunto.

2°) Uno (1) Puesto de Socorro en Aeródromo de Puerto Argentino.

3°) Uno (1) Puesto de Socorro en Darwin.

HOSPITAL PERSONAL MILITAR CONJUNTO

8. Personal:

1°) Diez (10) Oficiales Escalafón Medicina

2°) Uno (1) Oficial Escalafón Odontología

3°) Uno (1) Oficial Escalafón Bioquímico

4°) Siete (7) Suboficiales Enfermeros

5°) Ocho (8) Soldados Camilleros

9. Material:

1°) Dos (2) E.M.H. 70

2°) Uno (1) Sala de Cirugía Completa

3°) Uno (1) Equipo de Rayos Portátil

4°) Dos (2) Ambulancias de cuatro camillas

5°) Material de Odontología y Cirugía Máxilo-Facial

6°) Material de Laboratorio Completo

7°) Material de Consumo en cantidad suficiente para tratar tres mil (3000) pacientes.

8°) Doscientas (200) mantas para los heridos.

9°) Trescientas (300) camillas JUSINFA

10°) Dosciantas cincuenta (250) bolsas para cadáveres

PUESTO DE SOCORRO AERODROMO PUERTO ARGENTINO

10. Personal:

1°) Uno (1) Oficial Escalafón Medicina.

2°) Dos (2) Suboficiales Enfermeros.

3°) Dos (2) Soldados Camilleros.

11. Material:

1°) Dos (2) E.M.15

2°) Seis (6) B.E.M. 25

3°) Quince (15) camillas JUSINFA

PUESTO DE SOCORRO AERODROMO DARWIN

12. Personal:

1°) Dos (2) Oficiales Escalafón Medicina

2°) Dos (2) Suboficiales Enfermeros

3°) Dos (2) Soldados Camilleros

13. Material/

1°) Dos (2) E.M.15

2°) Treinta (30) camillas JUSINFA

HOSPITAL REUBICABLE

14. El Hospital Reubicable se implentó en Comodoro Rivadavia con una dotación de personal permanente de dos (2) Equipos completos de Cirugía General y Traumatología, como así mismo dos (2) Tripulaciones de Evacuación Aeromédica en alerta compuestas por uno (1) Médico y dos (2) Enfermeros cada una y uno (1) B.E.M. 25.

15. Se tuvo en alerta permanente en la Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia Uno (1) Avión Merlin sanitario con Médico y Enfermero.

16. Se implementó en Puerto Deseado un apoyo a las Operaciones de Búsqueda y Rescate con la dotación de uno (1) Oficial Escalafón Medicina y uno (1) Suboficial Enfermero.

17. Se efectuaron las coordinaciones previstas en el Plan con los medios asistenciales de cada uno de los lugares de despliegue, obteniéndose total colaboración de los mismos.

FASE OPERACIONES

18. Durante esta fase no hubo reemplazos de personal de las Bases desplegadas.

19. Se efectuó la provisión de material que se consumía en forma permanente, de acuerdo al informe diario de los jefes de organismos de Sanidad, que se recibía en forma verbal en este Comando y la posterior solicitud a la Dirección General de Sanidad, a través del CAE.

20. Se coordinó con el Comando Aéreo de Transporte, para que cada vuelo de Avión C-130 a Malvinas, contara en su dotación con uno (1) Médico y uno (1) Enfermero, dado que el regreso de Malvinas a Comodoro Rivadavia, se efectuaba como vuelo sanitario.

21. Todo herido o paciente perteneciente a la Fuerza Aérea, llegado a Comodoro Rivadavia, fue internado en el Hospital Reubicable, donde se le completo la estabilización de sus lesiones antes de ser reevacuado al Hospital Aeronáutico Central.

22. Se implementó una comisión de recepción, de la cual formaba parte un Oficial Escalafón Medicina de la especialidad Psiquiatría para todo el personal evacuado de las Unidades desplegadas a los efectos de evaluar su aptitud psíquica y prestarle apoyo psicológico.

23. De los vuelos sanitarios realizados entre Malvinas y Comodoro Rivadavia, en treinta y uno (31) de ellos se evacuaron heridos y/o enfermos con u n total de cuatrocientos (400) pacientes pertenecientes a las tres armas.

24. Asimismo, ese total de pacientes fue evacuado a Bahía Blanca y Buenos Aires en aviones de la Fuerza Aérea.Debiendo agregar las siguientes evacuaciones:

1°) Dos (2) heridos sacados del"Alferez Sobral", en helicóptero por Busqueda y Rescate.

2°) Ciento cincuenta y ocho (158) pacientes sacados por Fuerza Aérea del barco "Bahía Paraiso", frente a la costa de Santa Cruz en helicópteros (2) y luego de cuatro (4) aviones sanitarios desde Santa Cruz a Bahía Blanca, en una operación efectuada de noche.

25. Se efectuó una segunda evacuación en Santa Cruz de treinta y cuatro (34) heridos en las mismas condiciones que la anterior.

26. Se efectuó una evacuación del barco "Almirante Irizar" de noventa y ocho (98) heridos de Marina que fueron transferidos del barco al Aeropuerto, y embarcados en aviones sanitarios de marina con personal y material de Fuerza Aérea.

27. Todas las evacuaciones de Ejército luego de arribadas a Comodoro Rivadavia, fueron traladadas a los Hospitales locales con ambulancias y personal de Fuerza Aérea, como asimismo las reevacuaciones de los medios hospitalarios al Aeropuerto.

28. Ante un caso de poliomielitis aguda, en un soldado de Ejercito en Santa Cruz, hubo que vacunar con Sabin oral a toda la dotación de la Base Santa Cruz, acción que se efectuó en colaboración con el Ministerio de Salud Pública de la Provincia.

29. Se efectuó control y asesoramiento de los víveres y las raciones de combate, que se preparaban en Comodoro Rivadavia, para ser enviadas a Malvinas, logrando con ello un mejor aprovechamiento del peso y volumen a transportar en relación con su valor calórico de los alimentos.

30. Se proveyó suficiente cantidad de vitaminas, al personal desplegado, a efectos de evitar afecciones debidas a su falta, en relación con los alimentos que componían la dieta(Ej. falta de frutas frescas).

31. Al ser destruido en el primer bombardeo del 1° de mayo, el depósito de alimentos de Puerto Argentino, se aconsejó a la Base Aérea Militar Malvinas, el consumo de carne de animales (ovejas y vacunos) existentes en la isla, guardando los pocos víveres secos que quedaron, para los días de mucho viento o de lluvia, en que no se pudiera cocinar en lugares abiertos.Este hecho se subsanó con la provisión efectuada luego del 6 de mayo con aviones C-130.

32. Se planificó la evacuación de los trescientos (300) heridos de Ejercito evacuados de Malvinas por el barco "Almirante Irizar", operación que no pudo ser llevada a cabo, ante la negativa del Oficial Logístico del Comando de Ejercito, quien

decidió internarlos en el Hospital Regional de Comodoro Rivadavia a pesar de haberle informado que este Hospital cuenta con ciento treinta (130) camas de dotación, pudiendo llegar a un máximo de doscientos treinta y seis (236) camas, lo que no quiere decir que esté en condiciones de tratar esa cantidad de heridos.

33. Se efectuó control del agua de consumo en las distintas fuentes de provisión de las islas, comprobándose que en algunos lugares era potable, con el agregado de pastillas de cloro (que se proveyeron en cantidad suficiente) y en otros no era bebible, haciéndose el informe correspondiente para los Organismos Sanidad, quienes tomaron las medidas para potabilizar el agua y prohibir el consumo de las no potables.

FASE REPLIEGUE

34. El repliegue de los Organismos de Sanidad se efectuó con juntamente con el resto del personal y material de las Unidades desplegadas y luego que se hubo evacuado hasta el último de los heridos del Teatro de Operaciones.

CONCLUSIONES

PERSONAL

35. El personal de Sanidad que actuó en el TOS, fue suficiente en cantidad y por especialidad, cubriendo todas las necesidades de la Fuerza Aérea y contribuyendo en la atención de las bajas de Ejército y Marina, sobre todo en Malvinas donde la Sanidad de Fuerza Aérea atendió al 75 % de los heridos de Ejercito.

36. Los equipos de Evacuaciones Aeromédicas mostraron un alto espíritu de equipo y se pudo observar que el entrenemiento en vuelo que poseian gravitó en favor del cumplimiento de las misiones entre las islas y el continente a pesar de las condiciones críticas de las mismas. Hubo equipos que efectuaron diez (10) cruces.

MATERIAL

37. El material de Sanidad de las Unidades desplegadas en el continente, fue suficiente en cantidad y calidad, prueba de ello fue que salvo algún medicamento especial, no hubo que proveer material a los Organismos Sanidad, durante el tiempo que duró la contienda. En el caso especial de las islas, la cantidad

de material de consumo fue muy superior a las necesidades de la Fuerza Aérea, motivado por el hecho de que se cubrió un 85% de las necesidades de la Fuerza Ejército; el haber enviado dos (2) ambulancias favoreció notablemente las evacuaciones del Hospital al Aeropuerto y permitió que en ningún momento la capacidad de internación fuera superada ya que los aviones sacaban a casi; todos los pacientes a pesar de las condiciones en que se efectuaban los vuelos.

EVACUACION AEROMEDICA

38. La Evacuación Aeromédica, razón de ser fundamental de la Sanidad Aeronáutica, se cumplió con todo éxito en sus distintos modos, el caso especial de las islas nos demostró que en esas condiciones es imposible configurar los aviones en tierra, es por ello que se colocaban las camillas en el piso y luego en vuelo se iba configurando. Se tuvo oportunidad de efectuar evacuaciones en helicóptero con camilla colgante, en el caso del barco "Alferez Sobral",en alta mar, sacando los pacientes en camilla y/o sentados desde los barcos "Bahía Paraiso" y "Almirante Irizar" en operaciones combinadas barco-helicóptero-avión-ambulancia, comprobando el alto grado de preparación del personal y la habilidad de los pilotos. Los aviones sanitarios mostraron: la ductilidad y capacidad del C-130 para este tipo de operación tanto en el caso de Malvinas, desde donde se evacuaban hasta treinta (30) camillas en el piso y en el continente donde se configuraba con su dotación de cincuenta y cuatro (54) camillas. El avión F-28 fue utilizado como sanitario por primera vez en un Teatro de Operaciones, su configuración es la más rápida y sencilla, agregando a ello la comodidad para asistir al paciente, velocidad del vuelo y el poco ruido existente y el hecho de contar con bocas de oxígeno individual para cada paciente. El avión F-27 configurado sanitario fue utilizado en vuelos cortos, mpstrando una gran ductilidad para esta operación.
El avión Merlin con el cual se evacuaron algunos pacientes con cardiopatías, si bien es un medio ideal por su equipamiento para ese tipo de pacientes, no justifico su uso en tiempo de guerra dada su poca capacidad (dos pacientes).

MATERIAL DE INTENDENCIA

39. La ropa que utiliza el personal no es la adecuada para este TOS, la tela se moja y luego se hace dificil secarla,

sería ideal utilizar rppa hecha con fibras sintéticas, que secan más rapidamente y forma capas de aire entre sus mallas, manteniendo mejor el calor corporal.

40. El calzado no es el mejor para esta zona, se debe estudiar y probar distintos tipos para elegir uno adecuado; en el caso de los pilotos que se eyectan se demostró que el cordón si bien hace que el tobillo esté bien ajustado para la caída luego una vez que se moja, es imposible de aflojar, razón por la cual debería tener además un cierre a cremallera que lo haría fácil de sacar en caso de caer al agua y en caso de fracturas.

41. Los trajes antiexposición han demostrado su gran utilidad, superando en mucho los tiempos previstos para permanecer en el agua, sin problemas de congelamiento, deben ser provistos a todo el personal que vuele sobre el mar.

42. La alimentación nos ha mostrado la necesidad de contar con raciones de combate donde estén cubiertas todas las necesidades calóricas y vitamínicas de la dieta, estableciéndose una relación caloría-peso-volumen adecuada al medio aéreo que las transporta.

CONCLUSION DE LA SANIDAD EN SU CONJUNTO

43. La planificación se ajustó a las necesidades operativas de la Fuerza Aérea. Fue suficiente en capacitación del personal, oportunidad y medios, cumpliendo con la misión en forma muy satisfactoria.

44. La capacitación del personal debe ser continuada e incrementada.

45. Se debe orientar a los profesionales de la Sanidad en las especialidades críticas que son: cirugía, traumatología, anestesia, clínica médica, terapia intensiva.

46. Se debe formar al personal de enfermeras militares en tareas paramédicas bien determinadas, pues son quienes deben actuar en primer momento en un frente de combate.

47. Se debe capacitar a todo el personal de Sanidad en tareas de supervivencia, armado de carpas, construcción de trincheras, pozos de zorro y todo aquello que haga a su propia seguridad en combate.

48. Es fundamental que todo el personal de Sanidad, conozca los medios aéreas que posee la Fuerza, como se configuran como sanitarios y que mantenga un enfrentamiento en vuelo permanente.

50. Se hace necesario contar con helicópteros sanitarios, su falta penaliza la rápida asistencia de los heridos en el primer escalón.

51. Los vehículos sanitarios deben estar pintados de blanco y las cruces rojas deben ser de gran tamaño,

52. Los Hospitales en el TBS deben estar bien señalizados con cruces de diez (10) o más metros.

53. Las comunicaciones estre los puestos de socorro, las ambulancias y los distintos escalones son de importancia capital en un conflicto, de ellas depende el éxito o el fracaso de la operación.

54. Las camillas deben ser JUSINFA, en las tres Fuerzas Armadas, al no poseerlas Marina y Ejercito penaliza el traslado de heridos, pues se debe cambiar de camilla para su traslado en modo aéreo.

55. Es necedario contar con varios quirófanos portátiles de fácil transporte, pues colocados al lado de escuelas u hotel les configuran un hospital de rápido armado.

56. Se debe prohibir el uso de brazaletes blancos con cruz roja,pues con anteojos de visión nocturna se ven como fluorescentes.

57. Se deben estudiar los modos de recuperación de heridos del frente de batalla, adaptándolos a las necesidades de la guerra moderna.

58. Se deben modificar las Directivas de Evacuación Aeromédica, incluyendo la forma de operar en Aeródromos dentro del TOS, donde no se puede configurar el avión

59. Se debe insistir en las reuniones a nivel Estado Mayor Conjunto, en la necesidad que las tres Fuerzas Armadas implementen sus medios de acuerdo al número de efectivos y seguir demostrándo que el modo aéreo de evacuación pertenece a la Fuerza Aérea por doctrina.

60. Se deben incrementar en las Unidades en tiempo de paz, las conferencias sobre primeros auxilios, para todo el personal de la Fuerza Aérea, incluyendo sesiones de prácticas médicas.

SECRETO

ANEXO "OSCAR"

CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS

1. En el dispositivo de despliegue de la FAS no existía ninguna organización operativa dedicada a la ejecución de CME, tampoco se disponía de antecedentes prácticos obtenidos de ejercitaciones y mucho menos de equipos adecuados para la realización de operaciones efectivas de esta índole.

2. Esta situación llevó al Departamento Operaciones del Estado Mayor de la FAS a la adopción de medidas tendientes a solucionar esta falencia. En este sentido se dió la orientación general para la confección de un plan que fue puesto a consideración y posteriormente aprobado por el Comandante de la FAS. El plan fue puesto en ejecución a partir de su aprobación.

3. El cumplimiento de las previsiones efectuadas puede analizarse desde el punto de vista temporal, como dividido en las siguientes fases:

1°) Primera Fase

Desde la partida de la Fuerza de Tareas del ENO, hasta el primer ataque a PUERTO ARGENTINO (5 abril al 1 Mayo).

2°) Segunda Fase

Desde el primer ataque a PUERTO ARGENTINO hasta el combate de BAHIA AGRADABLE (1 Mayo al 8 Junio).

3°) Tercera Fase

Desde el combate de BAHIA AGRADABLE hasta el repliegue de la FAS (8 junio al 24 Junio).

4. Dentro de ese encuadre las operaciones se realizaron con las siguientes características distintivas:

1°) Radiointerceptación-Radioescucha-Radiointerferencia

a) Durante la primera fase las actividades se realizaron en forma asistemática y se redujeron a la escucha que realizaba la Regional de Inteligencia de COMODORO RIVADAVIA. Esta, obviamente, estaba dirigida principalmente a emisoras chilenas y estaciones que realizaban tráfico en inglés.

b) Los resultados obtenidos no fueron representativos. No se disponía de personal para realizar el análisis de tráfico ni de medios para la localización de las estaciones.

c) En la segunda fase, se organizó un sistema primario de radiointerceptación, con medios pertenecientes a la ROA, a la Regional de Inteligencia y al Grupo I de Comunicaciones. Estos medios fueron instalados en una vivienda particular en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA y administrados directamente por el Departamento Operaciones del EM de la FAS.

d) Prácticamente al final de la tercera fase se montó un sistema de radiointerceptación y radioescucha coordinado con la Subsecretaría de Comunicaciones, el Ejército y la Armada. Este sistema incluyó no solamente los enlaces de comunicaciones, sino también de medios asignados bajo control operacional directo de la FAS.

e) La realización de radiointerferencias sobre aquellas frecuencias del ENO que no se consideraron reditivas para ser escuchadas, se concretó por medio de los equipos instalados en los asientos naturales de la Fuerza Aérea o bien por unidades del Ejército desplegadas en el TO a requerimiento de la FAS.

2°) Contra-radioescucha, Contra-radioengaño, Contra-radiointerferencia

a) Estas actividades fueron realizadas por el Departamento Comunicaciones del EM de la FAS. Si el enemigo realizó acciones ofensivas sobre los sistemas propios, éstas tuvieron efectos poco significativos.

3°) Perturbaciones electrónicas y no electrónicas

a) La FAS no dispuso, durante las operaciones de sistemas de perturbación aptos.

b) Los diferentes desarrollos iniciados por organizaciones dentro y fuera de la Fuerza Aérea, no alcanzaron un estado que permitiera su utilización dentro del período de operaciones.

c) Los desarrollos no fueron coordinados por la FAS, tampoco respondieron a requerimientos operativos planteados desde el TO y los resultados de los ensayos de homologación realizados por las unidades desplegadas no sólo fueron negativos, sino que incluso provocaron daños en el material.

4°) Localización por Radiogoniometría

a) Debido a que la Fuerza Aérea no posee equipos aptos para la realización de radiogoniometría el despliegue inicial de la FAS no incluyó este tipo de material.

b) A partir de la segunda fase se utilizaron las unidades móviles de radiogoniometría que el Ejército tenía desplegadas en el TO. Si bien la ubicación de estas estaciones no respondía a las necesidades de la FAS, fueron empleadas para la localización de estaciones enemigas, en particular de buques que actuaban como Piquetes Radar o mantenían tráfico operativo con aeronaves, debido a la importancia que estos tenían como OOMM para la FAS.

c) Recién en la tercera fase la FAS dispuso de equipos de radiogoniometría de la Subsecretaría de Comunicaciones que le fueron subordinados y cuyo despliegue finalizó el 12 de Junio.

d) En la etapa final de las operaciones, la FAS había logrado centralizar en el Departamento Operaciones, toda la información referente al tráfico operativo que era interceptado al ENO, al mismo tiempo podía ubicar las estaciones que lo realizaban, en forma inmediata. El sistema instalado procesaba, no solamente los datos provenientes de las estaciones de la FAS, sino también de aquellas pertenecientes al Ejército, la Armada y la Subsecretaría de Comunicaciones.

ANEXO "PAPA"

METEOROLOGIA

1. Para prestar apoyo meteorológico a las operaciones aéreas, se dispuso crear Oficinas de Pronóstico en TRE - SJU - SCZ - GAL - GRE y en el CFAS apoyado por la OMA CRV la que fué reforzada. Tanto en las Oficinas de Pronóstico como en las estaciones meteorológicas se equipó con material de comunicación e instrumental electrónico aumentando su dotación de personal.

TAREAS

2. Se estableció un plan de tareas para las estaciones meteorológicas - de Superficie de H-24 con una secuencia horaria de meteoros los que debían codificarse en una clave secreta, además de la clave FM 12-VIII.

3. Con respecto a las estaciones meteorológicas de Altura se creó la estación GAL y se ordenó dos sondeos diarios en cada estación.

4. En las Oficinas de Pronóstico las tareas se realizaron H-24 produciéndo pronósticos especiales para la zona de operaciones y se dispuso de información horaria y a solicitud.

PERSONAL

5. En cuanto a personal además de la dotación en tiempo de paz, las oficinas de pronósticos y Estaciones Meteorológicas de superficie y altura, contaron con Personal Militar y Civil Convocado según se detalla a continuación:

	Pers Mil Of Sub	Pers Civ Unv	Pers Mil Subof Sub	Pers Civ Obs Met
CFAS / CRV	2 /3	1	3	- - - -
SJU	2	- - - - -	2	- - - -
SCZ	1	1	1	- - - -
GAL	1	2	4	1
TRE	1	- - - - -	- - - - -	- - - -
ADO	- - - - - -	- - - - -	- - - - -	1
MLV	- - - - - -	- - - - -	2	- - - -
DWN	- - - - - -	- - - - -	1	- - - -

MATERIAL

6. Se instaló un equipo de APT (receptor de fotografías de satélites) en el CFAS, un equipo automático de radio sondeo en GAL; asimismo se completó con instrumental algunas estaciones de la Red y se instaló dos veces consecutivas una estación completa de Superficie en Puerto ARGENTINO, por destrucción. Otra estación en DARWING

COMUNICACIONES

7. Se solicitó se instale por Línea equipo de Facsimilado en las Oficinas de

Pronóstico y el circuito ALA por TTY. Además se contó con TTY y TE con las BBAAMM compartido.

INFRAESTRUCTURA

8. Se contó con locales apropiados, pero en algunos casos con dimensiones pequeñas que no permitieron realizar las tareas con el moblaje correspondiente y la comodidad para el personal.

COMPONENTE AEREO MALVINAS

INFORME ÁREA OPERACIONES

MLV

13 (B)

OPERACIONES

COMPONENTE AEREO

M.L.V.

SECRETO

INFORME DEL AREA OPERACIONES (C.A. MLV)

EVOLUCION DE LA SITUACION GENERAL

1. La operación de asalto a la isla se produjo conforme lo planificado, aunque con 24:00 horas de demora a causa de las condiciones severas de mar que obligaron a reducir la velocidad de desplazamiento de la flota. Al respecto cabe consignar que un helicóptero PUMA de EA quedó fuera de servicio como consecuencia de los golpes recibidos al soltarse las amarras en el interior del hangar del Rompehielos Alte IRIZAR.

2. La información de la situación en la isla fue proporcionada, conforme lo previsto, por el Oficial adelantado de FA. Cabe consignar que el citado Oficial no pudo controlar el aeródromo según lo planificado, en razón de la vigilancia operada sobre el mismo. El informe del Oficial Adelantado se adjunta como Apéndice 1.

3. Tal vigilancia, así como otras medidas de seguridad adoptadas en la isla, se produjeron como consecuencia del conocimiento anticipado de la operación en desarrollo por parte del personal inglés.

4. El 04 ABR 82 el Cte TO ordena al EM iniciar la planificación para la defensa de la isla. Aproximadamente a las 20:00 horas se ordena preparar un Plan Esquemático para ser expuesto por el CTO a la JM en Buenos Aires, que debía estar concluído para las 07:00 horas del día 05 ABR 82.

5. En lo correspondiente a Fuerza Aérea se efectuó una apreciación general de las posibilidades de los distintos sistemas de armas de la Fuerza para operar en ese TO lejano y atípico, poniéndose de manifiesto las serias limitaciones operativas existentes y la penalización que impone la distancia para el reducido radio de acción de los medios propios (Apéndice 2).

6. Durante el proceso de planeamiento, el Componente FA mantiene permanentemente informado a los otros componentes el modo de acción previsto por FA y los AADD previstos de operación. Se plantea entonces el requerimiento para la defensa del AD DARWIN, el que es aceptado por Ejército, asignándose inicialmente una Ca de Infantería, con previsiones para una mayor asignación de medios conforme la disponibilidad.

7. Efectuado el despliegue, la Ca solicitada para la defensa del AD DARWIN (BAM "CONDOR"), toma posiciones en una escuela distante aproximadamente un kilómetro del AD donde disponen la defensa de un Punto Fuerte, desconociendo el fundamento del despliegue a dicha zona. Tras múltiples gestiones posteriores que incluyen la intervención del CTO, se adopta el AD como objetivo a defender y se incrementan los medios a un Regimiento, completándose el despliegue a la zona de RI 12.

8. La prioridad asignada por Ejército para el despliegue del RI 8 a FOX y posteriormente del RI 5 a HOWARD, hizo que el despliegue del RI 12 a DARWIN fuera en su mayor parte cumplido con los helicópteros de FA. Si bien en Ejército se intentó teóricamente conservar sus helicópteros para los desplazamientos de la reserva aeromóvil durante las operaciones, fueron igualmente utilizados en otros traslados.

9. Para la planificación de la defensa, el principal inconveniente que manifestó Ejército, era la imposibilidad de determinar con exactitud el lugar del desembarco, por lo que la defensa debía cubrir dicha posibilidad en los 360°de Puerto Argentino, adoptándose el concepto de defensa de un Punto Fuerte con el objeto de abarcar todas las posibles direcciones de ataque. Esto condujo a adoptar un rígido sistema defensivo que contaría con un Regimiento de Infantería operando como reserva aeromóvil. El RI 4, previsto a tal fin, fué finalmente desplegado en la primera línea oeste de la defensa. Por otra parte, la progresiva reducción de helicópteros disponibles, no alcanzaban para completar el transporte masivo de un Regimiento.

10. Una preocupación permanente del Componente FA durante la Planificación, fue el de la organización del sistema para la acción conjunta. Cabe consignar que para el Componente Ejército solo constituía una preocupación la disponibilidad de un OEEFA en forma permanente junto al CT. Teniendo en cuenta la reducida disponibilidad, la falta de confiabilidad y seguridad de los elementos de comunicaciones de las otras fuerzas, se acordó reducir al mínimo las líneas de comunicaciones y simplificar al máximo el esquema orgánico para el accionar conjunto. Por tal motivo se adoptó la orgánica señalada en el Apéndice 3, acordándose que los Comandos de los tres Componentes se establecerían en el mismo PC (STANLEY HOUSE).

11. El CATO se estableció en forma inmediata conforme a lo acordado (11 ABR 82). El CTTO lo hizo en los últimos días de abril, casi sobre el comienzo de las hostilidades. El CNTO no lo materializó.

12. El esquema orgánico adoptado funcionó relativamente bien entre el CATO y el CTTO, ya que la proximidad física de ambos organismos operaciones favoreció la tarea. Con relación al CNTO, su ausencia del PC establecido no fue trascendente para el accionar conjunto en razón de no haber contado con elementos significativos bajo su mando (BIM 5 bajo control operacional CTTO - GADA bajo control operacional CATO).

13. Con relación a Ejército se presentaron inicialmente problemas para conocer el movimiento de sus helicópteros, pero fue solucionado cuando aceptaron cumplir lo previamente acordado de destacar un coordinador ante la MITA del CIC.

14. Igual inconveniente se produjo inicialmente para dar las alarmas a las unidades terresrres desplegadas, lo que se solucionó con la presencia de un oficial de enlace de Ejército en el CIC en comunicación con su Comando. No obstante se infiere que la información no llegó por lo menos en tiempo a los interesados, ya que no hubo reacción de las armas automáticas ni de los fusileros ante el pasaje sumamente bajo efectuado de los aviones enemigos sobre la propia tropa, no obstante haberse impartido en tiempo, la alarma desde el CIC.

15. El CNTO asumió el Comando de pequeñas embarcaciones: dos de la FIC (MONSUNEN y PENELOPE) una del gobierno de la isla (FOREST), dos lanchas guardacostas de la PNM, una lancha privada (YEGUIN) y tres buques de transportes navales (Islas de los Estados, Bahía Buen Suceso y Río Carcarañá). Un Oficial de enlace actualizaba periódicamente la posición de estas embarcaciones en el CIC. Asimismo en el CIC se contó con un Oficial de enlace de ARA, que además de retransmitir las alarmas a los elementos orgánicos navales cooperó en llevar un ploteo paralelo en el que se registró graficamente el desplazamiento de los ecos, facilitando la estimación de la posición de los portaaviones.

16. Debe señalarse que por la absoluta desinformación del enemigo por parte de las otras Fuerzas, el CIC posó a ser el centro neurálgico de la información táctica. El sistema de vigilancia establecido cubrió no solo el ámbito aéreo, sino que abarcó la observación terrestre y naval de casi toda la Isla Soledad y adyacencias. Ello motivado por la casi absoluta falta de elementos de superficie desplegados en la búsqueda de información y la carencia en Ejército y Armada de un sistema organizado y equipado para recoger y concentrar información.

17. Desde el inicio de la planificación de la defensa, el Componente FA observó que era necesaria la adopción de ciertas medidas de seguridad para con la población, que hacían al efectivo control de la misma con el objeto de evitar la fuga de información de la isla, asi como proveer a la misma seguridad física del personal y material desplegado. En tal sentido se requirió primero al CTTO y luego al propio Gobernador Militar lo siguiente:

✓ 1°) Control de los movimientos de la población, para evitar el éxodo generalizado que se produjo desde la capital al interior de la isla. Esto resultaba particularmente importante para el personal identificado como integrante del Cuerpo Civil de Defensa que había recibido instrucción militar de parte de los Royal Marines. El conocimiento previo de quienes integraban este grupo, así como la clara identificación disponible de los elementos mas reaccionarios a la ocupación argentina no hubiera demandado un gran esfuerzo y se juzgó imprescindible efectuar como mínimo su control. El requerimiento se cumplió parcialmente y tarde, ya que se materializó una vez que se encontraba en pleno desarrollo el despliegue operacional.

2°) Control de depósitos de armamento ocultos para el cuerpo civil de defensa. Por razones obvias se requirió su búsqueda e incautación; medida que no se cumplió.

3°) Incautación de los equipos de comunicaciones HF en poder de civiles, con el objeto de evitar la transmisión de información al enemigo. Cabe señalar que la gran cantidad de licencias registradas de radioaficionados y la falta de equipamiento adecuado para la vigilancia de las emisiones imponían proceder a su incautación como único medio de control. Ello no afectaba los servicios normales de las islas, ya que la población podía mantener sus enlaces VHF. El requerimiento fue cumplido solo en un mínimo porcentaje, careciendo por lo tanto de valor.

4°) Incautar el armamento en poder de civiles, por tratarse de una población naturalmente hostil a la ocupación argentina. Solo se procedió a invitar a hacer la denuncia y entrega del armamento.

5°) Impedir las reuniones de grupos significativos que pudieran ser empleados para la preparación de la resistencia. Sobre el particular, nunca se adoptó una medida de control.

6°) Control de las comunicaciones internacionales en poder de la empresa CABLE AND WIRELESS. Las comunicaciones telefónicas al exterior se limitaron a las efectuadas al continente, y el servicio de telegrama permitía su control desde el momento de su imposición. No ocurría lo mismo con el sistema de TELEX que operaba con teletipos remotas en las distintas estancias, siendo esto una deficiencia en el control de las comunicaciones.

7°) Control de vehículos estatales, que fueron sustraídos por los usuarios para evitar su empleo por las fuerzas argentinas, lo que originó serios problemas para los transportes del personal y material. La novedad fue subsanada posteriormente.

8°) Control de vehículos particulares, que fueron en gran proporción pintados con una cruz roja que los identificaba y cuya justificación se desconocía.

18. Con relación al Puesto de Comando cabe señalar que se optó por su emplazamiento físico en una casa habitación (STANLEY HOUSE) destinada originalmente a vivienda de estudiantes del interior. La misma contaba con la ventaja de su amplitud, ser una de las pocas construcciones de material de la isla y encontrarse disimulada entre el resto de la población.

19. Sin embargo, la proliferación de antenas, la alta concentración de vehículos, particularmente de Ejército, y la magnitud del personal militar cirulante en la zona, terminó por facilitar la identificación del mismo al enemigo, el que materializó un ataque fallido con helicópteros con misiles presumible-

mente destinados al PC. Al respecto cabe tener presente que consciente de la falta de seguridad del PC, el componente aéreo requirió permanentemente la preparación de un PC subterraneo y mimetizado, lo que fue considerado innecesario por parte de los otros componentes.

20. Cabe señalar que despues del ataque de referencia, el CTTO se instaló con su órgano operaciones e inteligencia en otra casa. De esa forma, se perdió el Puesto de Comando Conjunto que se había acordado incialmente, y en el lugar previsto solo se encontraba el Componente Aéreo con oficiales de enlace de las otras Fuerzas. Dado la falta de seguridad del PC, el Componente FA se trasladó transitoriamente a la Secretaría Colonial hasta la instalación definitiva, una semana más tarde (12 JUN 82) en otra casa que reunía condiciones de seguridad y ocultamiento. Producida la separación de los Comandos Componentes, FA contó con los oficiales de enlace de las otras Fuerzas, e hizo lo propio, manteniendo un OEEFA ante el Componente Terrestre.

ASPECTOS RELATIVOS A LA PLANIFICACION

21. En relación a la planificación se observó lo siguiente:

1°) Deficiencias en la determinación de tareas a cumplir por el personal: El día de salida de la Flota desde Pto Belgrano (28 MAR 82), se le ordena al OEEFA asignado ante el CTO, hacerse cargo también del Departamento Personal del EM del TO, funciones que retiene hasta producirse el desembarco. A partir de ese momento es asignado al Departamento Asuntos Civiles, tareas que cumple hasta la asunción del Gobierno por parte del General MENENDEZ, para desempeñarse luego como Oficial de Operaciones del Componente Aéreo en MALVINAS.

2°) Desconocimiento de la operación por personal directamente involucrado en la misma: En este sentido debe señalarse que el OEEFA tomó conocimiento del PO el día antes de ser embarcado con la flota para la ocupación y el órgano operaciones lo hizo dos días antes de la ocupación, lo cual condicionó las previsiones a adoptar por desconocimiento de las características del ambiente operacional.

3°) No se previeron alternativas para el control del aeródromo (ECCO): Para asegurar la operación aérea, el Plan contemplaba la instalación de un ECCO en el AD, tarea que inicialmente sería cubierta por el Oficial Adelantado. Imposibilitado de trasladarse por la vigilancia impuesta, la tarea de control fue asumida por el OEEFA a bordo de la Fragata SANTISIMA TRINIDAD (Buque insignia), quien contaba con enlace efectivo con la Fuerza de Desembarco (Alte BUSSER). Obtenida la confirmación de la operatividad de la pista, se autorizó el aterrizaje del primer avión, el que continuó operando como TWR hasta el arribo del ECCO en un avión posterior. La alternativa para el control del aeródromo pudo haber sido prevista mediante un ECCO con las fuerzas de desembarco, asegurando de ese modo la operación aérea.

4°) No se aseguró la coordinación previa que impidiera fricciones entre las Fuerzas durante la operación: Como consecuencia de la orden existente de no autorizar el aterrizaje de aeronaves no contempladas en el Plan de Transporte Aéreo, surgió un inconveniente con un avión F-28 de ARA que intentó el aterrizaje en la isla. Ante la negativa del mismo de aceptar la orden de dirigirse a la alternativa, y encontrándose bajo su nivel de combustible, se lo autorizó al alterrizaje. Esto generó asperezas entre los Componentes que debieron ser eliminadas mediante la adecuada coordinación previa.

5°) El Plan de Transporte no tuvo en cuenta las disponibilidades de descarga en el AD de destino: A partir del cuarto día de operación se observó un congestionamiento del AD Malvinas producido por el arribo simultáneo de varios aviones o con escaso espaciamiento en tiempo, lo cual ocasionó trastornos hasta el punto de haberse tenido que hacer regresar aviones sin aterrizar por haberse excedido las posibilidades y medios de la terminal.

ASPECTOS RELATIVOS A LA OPERACION

22. Con referencia a los vuelos de transporte realizados para el abastecimiento de la isla, se observó lo siguiente:

1°) Que los aviones llegaron en múltiples ocasiones con indicativo e IFF diferente al pasado previamente desde el continente, y frecuencias de VHF cambiadas.

2°) Que diariamente se anunciaba la operación de aviones de transporte naval, los que normalmente eran cancelados a último momento, una vez implementados todos los servicios de apoyo; con el consiguiente recargo de servicio al personal e injustificada exposición al fuego naval y ataques aéreos. En contadas oportunidades se concretaron estas operaciones.

3°) Que el Comandante del TO centralizó en el COL (Centro de Operaciones Logísticas), la responsabilidades del transporte y distribución de los abastecimientos que ingresaban a la isla. Ello motivado por la reducida disponibilidad de vehículos de carga. En la operación de este organismo se observó:

a) Falta de seguridad en el manejo de la información, que hacía que esta pasara al conocimiento de la población, con el consiguiente peligro de ser conocida por el enemigo, lo que obligó al Componente Aéreo a retacear este tipo de información.

b) Falta de disciplina en los desplazamientos hacia y dentro del AD. La circulación de vehículos en grupo y con luces encendidas, denunciaba la operación y afectaba la seguridad de las aeronaves, cuyos pilotos resultaban encandilados o confundían la pista necesariamente balizada con un mínimo de luces. Esto movió a que con

el correr de las operaciones se informara al COL los movimientos de aeronaves para que previeran su arribo al AD 00:30 minutos despues de la hora prevista de aterrizaje, asegurando así que el movimiento de los vehículos terrestres no interferiría la operación aérea.

c) Que la carga no arribó a la isla adecuadamente clasificada, generándose inconvenientes en su diligenciamiento e incluso la pérdida de algunas cargas. En tal sentido, debe asegurarse que la carga sea paletizada y que cada palet sea para un determinado destinatario.

4°) Que el problema de falta de seguridad apuntado para el COL en lo que hace al manejo de la información de vuelos previstos, se repitió en mayor escala entre los otros Componentes del TO, donde las operaciones de transporte eran previamente conocidas hasta por los más bajos niveles (soldados) y entre los que los vuelos de transporte representaban un particular y diario incentivo. Esto condujo a ocultar al conocimiento de EA y ARA las operaciones previstas.

5°) Ocupación de bodega de carga con el transporte de material no operativo o de prioridad secundaria. Tales es el caso del transporte de una estación de televisión, televisores, leña, corderos, casas prefabricadas, garrafas y cilindros de gas, etc.

23. En cuanto a las operaciones de ataque cumplidas desde el continente cabe señalar que en términos generales no se contó con ningún tipo de control sobre las mismas. Efectuado el requerimiento operativo y ordenada posteriormente la misión, el CATO mantenía informado por HF al avión retransmisor sobre la posición de las PAC enemigas y los eventuales cambios producidos en la posición del OM, con el objeto de que fuera éste el que informara a los aviones atacantes.

24. Dado lo bajo de las aproximaciones, en general no se mantuvo contacto radial directo con los aviones atacantes, excepción hecha de los ataques nocturnos apoyados con el guiado del radar de Puerto Argentino.

25. Si bien la solución adoptada para el enlace con los aviones a través del retransmisor es buena, no fué óptima, ya que la comunicación se hizo siempre en texto claro, afectando la seguridad de la operación.

26. Se aprecia que todo enlace tierra-aire con el retransmisor, actualizando información, debe hacerse por un sistema cifrado con el objeto de no facilitar la inteligencia enemiga.

27. La falta de control apuntada sobre las operaciones de ataques y la falta de información por parte de la FAS sobre cancelaciones o demoras trajeron aparejados inconvenientes de coordinación con las otras Fuerzas, por la suspensión del fuego de artillería.

28. El procedimiento descripto anteriormente fué el utilizado para el ataque a los buques enemigos, los puntos de desembarco, las concentraciones de personal y material, así como los emplazamientos de artillería de campaña. Debe tenerse presente que en virtud de que nunca el Componente Terrestre efectuó un requerimiento de apoyo de fuego cercano, no se llegó a operar y medir con exactitud la eficiencia de los EECCAA, ya que por la distancia de los OOMM a la línea principal de combate, los blancos apuntaban a objetivos de interdicción y permanecían fuera de la zona de influencia de los OOCCAA.

29. En cuanto a los Oficiales enviados como Observador Control Aéreo Adelantado (OCAA), estos no tenían una adecuada instrucción ni adiestramiento, sino solo su experiencia como piloto Etapa III de diferentes sistemas de armas. Fue necesario que personal del EM del Componente Aéreo dedicara tiempo a dicho entrenamiento para darle al personal un nivel de idoneidad que le permitiera cumplir con sus tareas. En este sentido es necesario que el personal que se desempeñe como OCAA tenga no solo conocimiento sino tambien experiencia en la tarea, Caben las mismas consideraciones para el personal de comunicaciones asignado a cada Equipo Control Adelantado (ECA).

30. De las operaciones de exploración y reconocimiento solo se recibió información de su ejecución por el posible ingreso en zona radar, pero en términos generales se mantuvieron en total silencio de radio.

31. En cuanto a las operaciones helitransportadas, se observó en general excesiva demora en la carga y descarga, lo que pudo haberse visto facilitado por el transporte de carga en suspensión Es por ello que se aprecia que la totalidad de los helicópteros empleados en operaciones deben poseer la capacidad de transporte de carga suspendida. La operación demostró la importancia del empleo efectivo de este material para el transporte de material, personal y como plataforma de tiro. En tal sentido, las fuerzas enemigas efectuaron un empleo intensivo del mismo, mediante operaciones diurnas y nocturnas en todo tiempo.

32. Con relación a las operaciones de búsqueda y rescate con helicópteros sobre el agua, no se efectuó ninguna; debiendo señalarse que con posterioridad a quedar fuera de servicio el helicóptero PUMA de Prefectura Naval, no se contó con otro medio con capacidad para ejecutar este tipo de tareas. Debe señalarse que las mismas se vieron dificultadas en su ejecución por la superioridad aérea enemiga que se materializó en la presencia permanente de patrullas de combate sobre la isla, la falta de precisión en cuanto a los lugares de posibles eyecciones y la demora en recibirse la información de las eyecciones. No obstante se cumplieron importantes operaciones de rescate, mediante el empleo de helicópteros o por patrullas de las otras Fuerzas.

33. Con relación a la Artillería Antiaérea es necesario tener presente que si bien durante el comienzo de las operaciones actuaron con un alto grado de eficiencia, el desgaste que sufre

el personal afectado a esta tarea es sumamente alto, y en consecuencia se observó una progresiva reducción en su rendimiento, lo que se hizo mas notable en razón de ocurrir justamente en los últimos días, cuando el enemigo encontró también las avenidas de aproximación con las que hostigó los emplazamientos de infantería y artillería. El régimen funcional de la artillería antiaérea será espuesto en detalle por el informe del CIC y de la propia artillería, sin embargo debe destacarse:

1°) Falta de elementos técnicos de apoyo desplegados en la Artillería Antiaérea de Fuerza Aérea.

2°) Falta de conocimientos técnicos por parte de Ejército para solucionar las fallas que se registraban.

3°) Falta de conocimiento por parte de las otras FFAA del material aéreo propio y del enemigo, lo que provocó que en reiteradas oportunidades hicieran fuego sobre los aviones propios, ocasionando bajas injustificadas, maxime teniendo en cuenta que habían sido notificados de la presencia de aviones propios en la zona y habersele ordenado consecuentemente el estado de "alarma blanca".

4°) Falta generalizada de disciplina de fuego, que condujo a que las distintas armas de tubo hicieran fuego a distancias y/o altura del blanco que lo situaban indiscutiblemente fuera de distancia de tiro.

5°) Falta de conocimiento de Ejército para la operación del flamante sistema de lanzador ROLAND.

6°) Falta de aptitud de la Artillería Antiaérea 30mm de ARA de guiado óptico.

7°) Falta de aptitud de los sistemas de misiles TIGER CAT de Ejército y Armada.

8°) Falta de aceptación por parte de las otras fuerzas del desgaste producido en los operadores de la Artillería Antiaérea y negativa a su reemplazo en forma total o parcial.

34. Con respecto a la utilización del avión IA-58 en el TO Malvinas, debe señalarse que el mismo cumplió un importante papel en tareas de Reconocimiento Ofensivo previo al desembarco en SAN CARLOS, pero luego debió ser restringido su empleo dadas las reducidas posibilidades de supervivencia ante defensas bien constituidas. No obstante esa seria limitación producto de su baja velocidad, cumplió tareas de apoyo de fuego en DARWIN y contra emplazamientos de artillería de campaña con cohetes.

35. Se aprecia que el empleo del IA-58 con bombas convencionales o NAPALM, en TTOO como el de Malvinas, con reducidas posibilidades de ocultamiento y buena defensa antiaérea, no resul-

tan aceptables por las razones apuntadas precedentemente. Por otra parte, el sobrevuelo de las posiciones enemigas lo hacen igualmente vulnerable al fuego de las armas livianas de la infantería. Por ello se aprecia que su empleo mas eficaz debe lograrse con cohetes del mas grueso calibre y que permitan su lanzamiento a distancia.

36. No obstante que las características de este sistema de armas serán tratadas por separado, se aprecia convenientemente puntualizar las deficiencias operativas mas significativas observadas en este material:

1°) Debilidad del montante de la rueda de nariz.

2°) Falta de blindaje protector de la tripulación.

3°) Excesiva demora para las operaciones de puesta en marcha.

37. La experiencia de las operaciones determina que debe considerarse materialmente inefectivo al fuego naval con calibres reducidos como el empleado por el enemigo (4,5 pulgadas), no obstante la importancia del efecto moral sobre la tropa. Todas las bajas sufridas por efecto del fuego naval ocurrieron cuando el personal se encontraba fuera de sus posiciones o desprotegido. Similar consideración cabe para el bombardeo aéreo.

38. Las tácticas aéreas antipersonales utilizadas por los ingleses fueron solo relativamente efectivas. Se pudo apreciar que, durante los primeros ataques realizados en el AD Malvinas, s baja altura con bombas BL-755 (tipo similar a la BELUGA), no fueron efectivos por rl buen uso que el personal hizo de las cubiertas y defensas, además de la gran cantidad de granadas que fallaron por haber sido lanzadas demasiado bajo. En la BAM "CONDOR", por el contrario, fueron efectivas contra el personal y los aviones por la circunstancial falta de cubiertas para los mismos (estaban trabajando sobre la pista al producirse el ataque). Sobre el final de las hostilidades durante los últimos 2/3 días de ataque a Puerto Argentino, al ser lanzadas contra las posiciones de infantería, fueron poco efectivas porque dicho personal se encontraba en buenas posiciones defensivas. Además hubo repetidos ataques contra el AD "MALVINAS" con bombas de fragmentación que explotaban en altura, provocando una lluvia de esquirlas, pero dado que el personal estaba debidamente advertido, no se produjeron víctimas. En síntesis, las armas antipersonales fueron efectivas contra personal fuera de cubiertas adecuadas, siendo su lanzamiento muy expuesto para las armas antiaéreas.

39. No obstante lo expuesto debe señalarse que un alto porcentaje del material destruido lo fue a consecuencia del bombardeo aéreo, naval y acciones terrestres de comando. Se aprecia que debieron implementarse mayor cantidad de refugios para el material, a pesar de las pocas disponibilidades locales para dicha tarea. Asimismo, se perdieron SEIS (6) aviones IA-58 en Isla BORBON, por acción de comandos helitransportados, acción que se vió favorecida por la casi nula protección que se brindó por parte del personal naval destacado en la zona. Los Comandos ingleses solo tuvieron que neutralizar reducidos puestos de centinela destacados en Bahía ELEFANTE, para poder destruir impunemente SEIS (6) aviones IA-58, SEIS (6) T-34C y UN (1) SKYVAN.

40. Los refugios de campaña se considera que deben ser del tipo mamelones o de doble pared de chapa rellenos de arena o tierra en su interior. Asimismo deben poseer techo, para que el enemigo en sus reconocimientos desconozca si se encuentran ocupados y que tipo de material hay en ellos. Su techo debe tener la suficiente dureza como para poder soportar granadas antipersonales del tipo "Beluga" o similar, y deben estar convenientemente dispersos de manera de no facilitar el tipo al atacante.

41. Con relación al control de fuego de la artillería antiaérea cabe señalar que debido a la eficiencia de la misma, se debe evitar el sobrevuelo de las zonas señaladas como prohibidas o de artillería antiaérea, siendo además imprescindible la utilización de IFF. Los derribos producidos a las propias fuerzas en Puerto Argentino y DARWIN, son prueba de la importancia de disponer de identificadores que absorban la falla de la tripulación que sobrevuela una zona de artillería antiaérea, o del operador. Respecto a éste último es necesario tener presente que la fatiga de combate reduce la capacidad de discriminar avión amigo o enemigo, y que la tensión acumulada puede hacer olvidar que se halla establecido el estado de alarma blanca.

ASPECTOS RELATIVOS AL APOYO OPERATIVO

42. En relación al equipamiento de comunicaciones debe señalarse que los equipos portátiles VHF/AM BECKER llevados para equipar la TWR Malvinas y los OOCCAA no tenían alcance suficiente para asegurar los enlaces tierra-aire (10 Km aproximadamente). Esta situación fue especialmente crítica durante la iniciación de la toma de Malvinas, en que las comunicaciones fueron necesariamente efectuadas desde los aviones en tierra (C-130).

43. Asimismo existió el inconveniente de no contar inicialmente con ayudas radioeléctricas. La radiobaliza del aeródromo tenía su timer que limitaba su operación a las horas diurnas.

44. Con respecto al VOR, fue necesario establecer una línea de comunicación directa desde el PC para asegurar su funcionamiento a requerimiento.

45. Con relación a las frecuencias de VHF se observó que en oportunidades fueron asignadas al AD Malvinas, frecuencias que excedían las posibilidades de los equipos disponibles, dado que la frecuencia más alta que se puede colocar en los VHF (AM) BECKER es de 135.95 Mh, abarcando las frecuencias consideradas de uso civil.

46. Asimismo es necesario destacar que en reiteradas oportunidades se repitieron enlaces entre distintos corresponsales sobre un mismo tema, motivado aparentamente por el trabajo aislado de algunos integrantes de los EEMM, siendo necesario atender esta situación que congestiona innecesariamente el tráfico y afecta la seguridad de las comunicaciones.

47. En cuanto al ECTA, resultaron insuficientes los medios

desplegados para apoyar la intensa actividad aérea desarrollada, habiendo sido necesario recurrir con frecuencia a los elementos del Grupo 1 de Mantenimiento. El informe en detalle se produce por separado.

48. Con relación al área inteligencia es preciso destacar que no se efectuó inteligencia sobre las comunicaciones del enemigo, así como tampoco se adoptaron medidas para su interferencia.

49. Si bien durante un corto espacio de tiempo se trasladó a la isla una unidad de Ejército para tales fines, la misma no concretó su tarea. Debe tenerse presente que con personal idóneo y material adecuado, se hubiese podido efectuar una buena actividad de engaño, escucha e inteligencia sobre las comunicaciones inglesas, que hicieron amplio empleo de enlaces en texto claro.

50. Vinculado al área inteligencia, se aprecia que se cometieron algunos errores en cuanto a la información brindada al país, exagerada a veces en cuanto a los éxitos logrados y poniendo de manifiesto en otras ocasiones información que no debió haber sido proporcionada al enemigo y que produjo inconvenientes en la isla. Así por ejemplo se informó de un ataque inexistente con aviones PUCARA al portaaviones HERMES y se reiteró permanentemente las condiciones de operatividad de la pista de Puerto Argentino no obstante los bombardeos y el fuego naval recibido. Esta información inducía al enemigo a repetir sus ataques, con las lógicas consecuencias para el personal propio desplegado.

51. En relación al material de apoyo de los aviones IA-58, se observó un reducido rendimiento de los equipos auxiliares de energía, así como una notable disminución en el rendimiento de las baterías. Todo ello a causa de las bajas temperaturas reinantes.

52. Las condiciones meteorológicas afectaron tambien al armamento y los sistemas de lanzamiento. La humedad y salinidad ambiental provocaron deterioros en las armas de tubo, así como en los contactos eléctricos de las coheteras LAU-61 y en los lanzadores SA-7. A las múltiples fallas de lanzamiento de estos misiles, deben agregarse fallas de hasta un 50% de los cohetes cargados en LAU-61. La similitud de las condiciones meteorológicas encontradas, con las existentes en nuestra costa sur, obligan a considerar en detalle este aspecto.

53. Se observó también que los aviones IA-58 inicialmente desplegados no estaban mimetizados, como así tampoco algunos equipos de apoyo como APU, unimog. etc. En condiciones muy precarias, esta novedad fue solucionada en la isla demandando un gran esfuerzo, por lo que es necesario recalcar la necesidad de mimetizar la totalidad de los elementos a desplegar previo a la ejecución del mismo, con el objeto de evitar la realización de la tarea en el TO en condiciones adversas.

54. Con respecto a los vehículos de los ECA, y a la luz de la experiencia recogida en la situación táctica netamente defensiva desarrollada en Puerto Argentino, se comprobó lo siguiente:

1°) Por las características del terreno los unimog no fueron aptos, ya que cuando se intentó su desplazamiento fuera de caminos se empantanaban, por lo que en un caso tuvo que instalarse lejos de las posiciones de la Fuerza a apoyar.

2°) Por su gran tamaño son dificultosos de enmascarar y/o ocultar. Son blanco fácil a los ataques aéreos y de artillería (DOS -2- ECAS fueron destruídos antes del ataque final).

3°) Cuando se montaron DOS (2) ECAS sobre vehículos livianos (Jeep WW) para favorecer su traslado y posterior desplazamientos, se generaron problemas para el abastecimiento de combustible por falta de nafta en el lugar de despliegue (caso HOWARD) y por no disponer Ejército de ese combustible.

4°) Los equipos de comunicaciones en HF GRINEL, demostraron ser altamente efectivos y seguros, pero al estar instalados en forma fija en los vehículos, le quitan movilidad al OCAA.

5°) No se contó con generadores para carga de baterías, por lo que fue necesario utilizar el motor del vehículo para su recarga. Además las baterías son voluminosas, pesadas y difíciles de transportar.

6°) Algunos vehículos no contaban con redes de enmascaramiento.

7°) Las baterías de los HF mochila son insuficientes.

8°) Los equipos VHF BECKER portátiles no cubren todo el campo de frecuencia necesarios para las operaciones aéreas (solo las civiles).

9°) No se poseían armas largas para el personal.

10°) Los equipos visuales para señalización de blancos y líneas de propia tropa no son aptos y más cuando no se tiene superioridad aérea.

ASPECTOS RELATIVOS A LA LOGISTICA

55. En matería de abastecimientos se observó que el personal que desplegó antes de iniciarse las operaciones, no pudo equiparse con ropas adecuadas al medio ambiente en el cual se iba a operar. Esto fue particularmente crítico para el personal que provenía del Norte y Centro Argentino (RTA EAM), el cual desplegó con equipo para zonas cálidas, ocasionando serios trastornos en el servicio.

56. La provisión de viveres estuvó dentro de los niveles normales, permitiendo mantener una adecuada alimentación del personal.

57. En cuanto a la carga transportada por modo aéreo es necesario destacar que la misma debe ser preparada teniendo en cuenta la disponibilidad de medios de descarga del AD de destino. Inicialmente se observó que gran cantidad de material y munición no estaban paletizados, lo que dificultó la descarga por el tiempo que insumía, la cantidad de aviones a descarga y el tiempo disponible para ello. Posteriormente, cuando ya no se disponía de medios para descarga pallets a raíz de los bombardeos aéreos y navales, las cargas venían adecuadamente paletizadas, ocasionando nuevos trastornos. Ademas sw notó que inicialmente no se aclaraba el destinatario de la carga, y no era acompañada por su correspondiente guía de carga. Posteriormente, este aspecto fue solucionado pero en ciertas oportunidades no correspondía el material ubicado en los pallets con el destinatario declarado, o se ignoraba el tipo de carga que transportaba el avión.

58. Cabe señalar que en la destrucción de algunos elementos con posterioridad a la rendición, se observó que existen serias dificultades para su anulación en forma rápida. Tal el caso de los equipos de comunicaciones HF GRINEL, que sorprendieron por su extremada dureza y por el tiempo que insumió la puesta fuera de servicio de cada uno de ellos. Teniendo en cuenta que no siempre se dispondrá del tiempo necesario, se aprecia conveniente señalizar en los diferentes elementos posibles de ser destruídos, el lugar donde con un simple disparo de arma de fuego, se logre el efecto deseado.

ASPECTOS VINCULADOS A LAS OTRAS FFAA

59. Quedó de manifiesto un desconocimiento generalizado de la doctrina conjunta, existiendo de parte de EA una marcada tendencia a considerar la situación solo desde el punto de vista terrestre y de ARA en tratar de intervenir, aunque sin medios, tanto en las cuestiones aéreas como terrestres.

60. El Componente Terrestre demostró tener un concepto equivocado de las posibilidades del Apoyo Aéreo Directo, sobreestimando sus efectos y subestimando los problemas que implica su ejecución.

61. Los primeros requerimientos recibidos parecían más bien estar destinados a reemplazar la infantería y la artillería antes que a apoyarla, ya que solicitaban el aniquilamiento de la tropa enemiga desplegada en extensas zonas. Resultaba evidente qud se esperaba que todos los problemas del campo de batalla fueran resueltos por FA evitando empeñar sus propios medios.

62. El mismos desconcepto existió respecto al grado de detalle obtenible por medio de la observación aérea, con la cual se pretendió suplir el envio de patrullas terrestres. En este sentido las patrullas fueron tambien integradas por personal del GOE que llegó a cumplir varias misiones de ese tipo.

63. Fue notoriamente desacertada la conducción y táctica de operación de los helicópteros de Ejército lo que provocó importantes pérdidas innecesarias. Por ejemplo, en una penetración sobre campo en poder del enemigo, a una escuadrilla (4 helicópteros) se le ordenó volar en columna con separación de 100 mts; re-

sultando 3 derribados por acción de los Sea Harrier. El cuarto escapó milagrosamente al efecto del fuego enemigo.

64. Con respecto a la artillería antiaérea resultó notoria la falta de disciplina de fuego y el desconocimiento de los aviones propios que como es sabido fue la causa de los derribos propios que se produjeron.

65. La amenaza aérea constante provocó al cabo de un mes un altísimo desgaste en el personal de AAa perdiendo éste casi por completo la eficiencia demostrada al comienzo de las operaciones. Advertidos por el Componente Aéreo sobre la necesidad de proceder a la rotación de los servicios de pieza no atendieron las recomendaciones por considerarlo innecesario pese a que la ineficacia de los últimos días fue notable.

66. Como se ha señalado, el Componente Naval aunque carente de medios significativos, procuró ser participe de la realización de todas las operaciones, sean terrestres o aéreas.

67. Tanto por política de ARA, como por la personalidad del Comandante Naval en MALVINAS, procuraron crear una imagen de presencia naval relevante. Esta situación fue más evidente en:

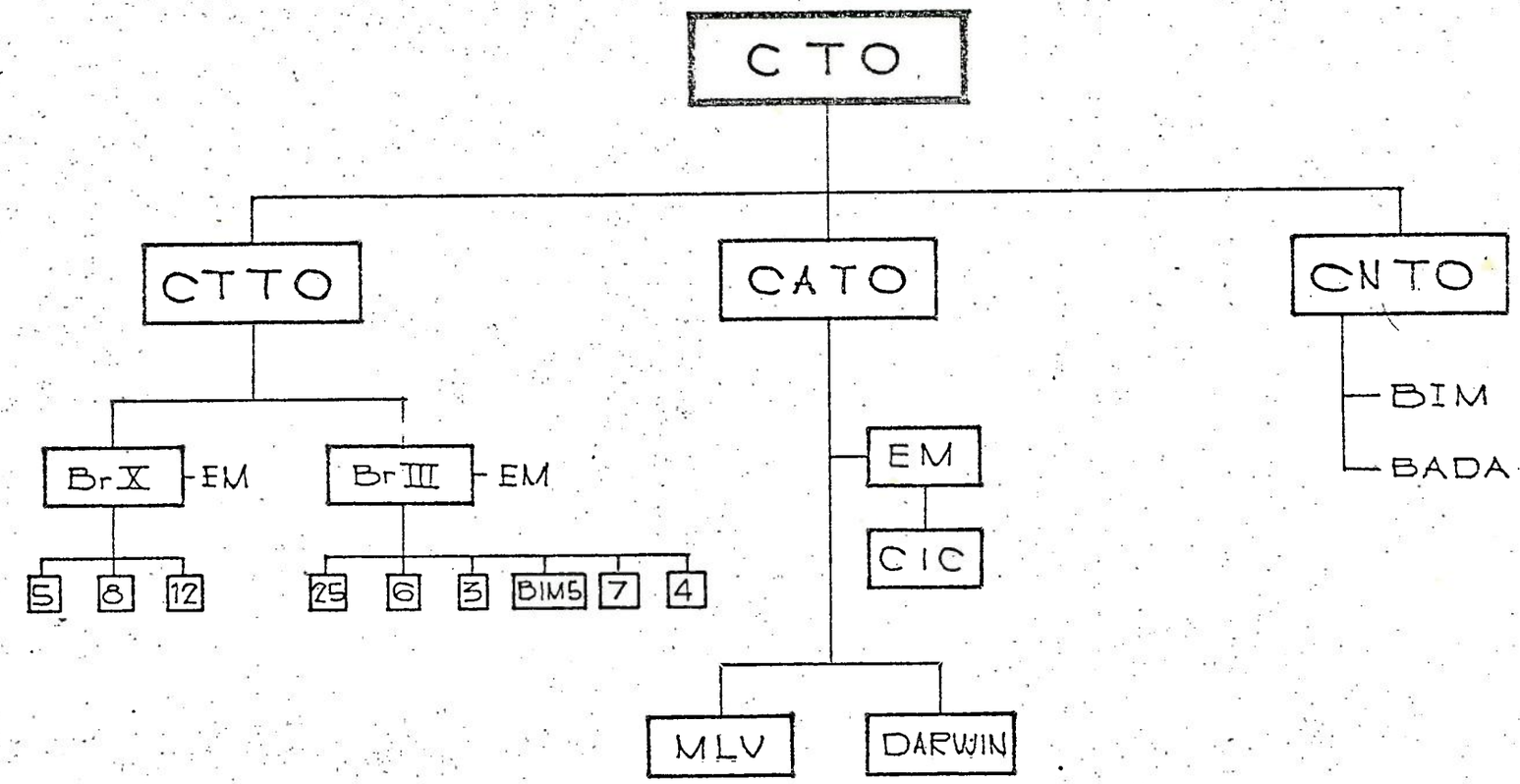
1°) Base Aérea MALVINAS, donde antes de la iniciación de las operaciones se empeñaron en tener aviones estacionados en plataforma con el evidente propósito ulterior de discutir a FA la titularidad del aeródromo. La evacuación de los aviones TRACKER antes de la iniciación de las operaciones y el práctico abandono del material MACCHI en la pista, hacen pensar que finalmente abandonaron ese objetivo político.

2°) En el CIC la ARA intentó tomar ingerencia en su operación mediante la presencia, durante el día, de varios aviadores navales con el objeto de extraer información de las operaciones en desarrollo para transmitirlas al continente y dar la impresión de que ARA efectuaba tareas de información y control en la isla. En realidad, la única tarea realizada por el Oficial de enlace naval fue llevar un ploteo paralelo en el que se graficaba el desplazamiento de los aviones enemigos y facilitaba el análisis para la estimación de la posición de los portaaviones. Esta colaboración resultó un alivio para el personal de FA recargado de horas de servicio.

68. La operación de los aviones de ARA destinados en la isla, ha sido analizada en otra parte del informe, pero resulta conveniente señalar que también tuvieron asignados DOS (2) SKYVAN y un helicóptero SUPER PUMA de la Prefectura Naval Argentina. Uno de los SKYVAN fue destruído por el ataque comando en Bahía Elefante, el otro rompió la rueda de nariz en un aterrizaje, dejando serias dudas respecto a la intencionalidad de la maniobra. El SUPER PUMA recibió algunas esquirlas en el cono de cola durante un bombardeo naval y aunque aparentemente los daños carecían de toda significación fue declarado F/S y nunca más se intentó repararlo.

69. No se tuvo ningún tipo de Comando o de Control sobre los aviones navales asignados al apoyo de fuego. (En las Islas) hubo CUATRO (4) MACCHI y SEIS (6) T-34C los cuales estaban directamente a órdenes del Comandante del Componente Naval, observándose con frecuencia que, pese a los muy pocos vuelos realizados por éstos medios, demoraban hasta 03:00 horas desde que se hacia el requerimiento hasta que realizaban el vuelo, fuera de exploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo ó apoyo de fuego cercano.

70. Relacionado con las demoras señaladas debe hacerse presente que el personal de pilotos de ARA se mantuvo permanentemente en la ciudad, siendo citados al PC en oportunidades de ordenárseles un vuelo, lo que alargaba considerablemente los tiempos de despegue.

71. No se tuvo ningún control sobre el movimiento aéreo de exploración y reconocimiento naval efectuado desde el aeródromo Malvinas con aviones TRACKER y MACCHI. Dichos vuelos eran ordenados y controlados directamente desde Puerto Argentino o Río Grande sin que permitiera al Componente Aéreo en Malvinas tener ninguna ingerencia sobre los mismos. Esta situación se mantuvo posteriormente de iniciadas las operaciones de combate.

ORGANIZACION DEL TO